Sayı: 9 / Eylül 2018

12,00 TL

Auto SHOW

MEMBER OF GROUP
www.autoshow...

Lamborghini Urus
Süper sporcu SUV

MAGAZİN



Her yolun Mercedes'i

TEST

Mercedes G 500

KKTC Fiyatı: 15.00 TL
ISSN 1300-5863
9 771300 586006

Retro Suzuki geliyor

Suzuki Jimny
GÜNCEL



Audi Q3



Ford Focus



Kia Sportage



BMW M2



SÜRÜŞ İZLENİMİ

Küçük motorla BÜYÜK KEYİF

Porsche 718 Cayman



SÜRÜŞ İZLENİMİ: Jeep Renegade, Audi TTS, Mercedes A Serisi HB, Mitsubishi Eclipse Cross, Peugeot Rifter, Opel Combo, Citroen Berlingo, BMW i3s, Citoren C4 Cactus, Opel Insignia GSi, Honda CR-V, Skoda Fabia, Hyundai Kona, Hyundai Tucson, Hyundai Santa Fe, Borgward

EDİTÖR



Yayın Yönetmeni
HIRANT KASAPOĞLU

FARK YARATAN İLETİŞİM

Geçtiğimiz ay farklı bir otomobil toplantısına katıldım. Bizler yani basın mensupları da, otomotiv sektörü de nihai ürüne odaklanmaya alışmışız. Bu nedenle OEM ürünlerde veya otomobili oluşturan komponentler üzerine yapılan aktiviteler bizim için biraz sıra dışı kalıyor.

İşte Opel de, geçtiğimiz ay böyle sıra dışı bir organizasyona imza attı ve Opel otomobilleri üzerine değil de, Opel otomobillerinde opsiyon olarak yer alan AGR sertifikalı koltuklar üzerine bir toplantı düzenledi. Sinan Ulusoy yönetimindeki Opel Türkiye PR ekibi bu toplantıda koltuğun evriminden, doğru koltuk ve oturma pozisyonu nasıl olmalıya kadar birçok soruya ışık tuttu. Hatta toplantıya konuk konuşmacı olarak ortopedi ve travmatoloji uzmanı bir profesörün davet edilmesi de yine yaratıcı bir fikirdi. Prof. Dr. Metin Küçükkaya, doğru oturma ile doğru duruş arasındaki bağlantıyı, doğru oturma pozisyonu ile kazalarda yaralanma şeklinin ilişkisini anlattı.

Bu bana seneler önce, Finli rallici Ari Vatanen'in, yarış sırasında geçirdiği kazanın ardından, uzun süre iyileşememesinin nedenini, kullandığı yarış koltuğuna bağlamasını hatırlattı. Büyük darbelere dayanıklı olarak üretilen yarış koltuğu parçalanarak pilotun sırtına batmıştı. Kaliteli koltuk kullanımının, kazalarda can güvenliği açısından önemini kanıtlayan bir örnek.

Hazır söz motorsporlarından açılmışken, ülkemizin bu ay önemli bir spor olayına ev sahipliği yapacağını hatırlatalım. Dünya Ralli Şampiyonası 8 yıl aradan sonra yine Türkiye'ye dönüyor. 13-16 Eylül tarihlerinde Marmaris çevresinde düzenlenecek olan ve WRC yarış takviminin onuncu yarışı olan Rally Turkey, Tosfed Başkanı Serkan Yazıcı ve ekibinin büyük çabalarıyla organize ediliyor. Başarılı bir organizasyon düzenlenmesini ümit ederim.

Döviz kurlarında geçtiğimiz ay yaşanan dalgalanmadan ve bu inişli çıkışlı (çoğunlukla da çıkışlı) tablodan otomobil sektörünün nasıl etkileneceği yazısını ise gelecek aylara saklıyorum. 2001 yılındaki krizde, eldeki stokların 2 senede eritilemediği, fabrikalara bir yıl boyunca yeni otomobil siparişi geçilmediği, döviz kurlarında bir gecede yaşanan yüzde 100'lük artışa rağmen otomobil fiyatlarının uzun süre artırılamadığı hatta kimi markalarda geriye gittiği, birçok bayinin kapandığı, bayilerdeki ve fabrikalardaki eğitimli elemanların işsiz kaldıkları, pazarın üst üste birkaç yıl 200 bin adette kaldığı gibi kötü şeyleri hatırladıkça, umarım o günleri tekrar yaşamayız diyorum.

İLETİŞİM


instagram.com/autoshowdergi


twitter.com/autoshowdergi


facebook.com/autoshowdergi

KISA KISA

En hızlı Stelvio Türkiye'de



İtalyan markası Alfa Romeo'nun sportif SUV'u Stelvio'nun en güçlü versiyonu Stelvio Quadrifoglio Türkiye'de satışa sunuldu. Almanya'da Nürburgring pistini 7 dakika 51.7 saniyede turlayarak dünyanın en hızlı seri üretim SUV'u unvanını kazanan Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio'da 2,9 litre V6 Twin-Turbo motor görev yapıyor. Stelvio'nun kaputunun altında görev yapan V6 Twin-Turbo motoru, tam 510 HP gücü sadece 150 milisaniyede vites değişimi gerçekleştirebilen 8 ileri otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarabiliyor.

Elektrikli ve tek koltuklu



Infiniti, elektrikli, tek koltuklu ve üstü açık kokpitli yeni konsept modeli Prototype 10'u dünyanın en prestijli otomobil buluşmalarından birisi olan 2018 Pebble Beach Concours d'Elegance'da tanıtacak. 2021 yılından itibaren tamamen elektrikli modellere geçiş yapacağını duyuran Infiniti için bu konsept büyük önem taşıyor.

500'ün doğum gününe özel



Otomotiv dünyasının en renkli simalarından Fiat 500, yeni yaşını yepyeni bir modelle kutluyor. 11 yıl önce, 2007'de yeniden doğan Fiat 500'ün bu yılki doğum günü hediyesi, sadece 1.958 adet üretilecek olan Spiaggina '58 Serisi oldu. Fiat 500'ün yeni yaş kutlaması vesilesi ile Garage Italia ve Pininfarina da efsanevi '500 Jolly'den ilham alarak dikkat çeken bir show otomobili tasarladı.

İçindekiler



Tünelin sonundaki Lamborghini

Urus ile Lamborghini, satış adetlerini ikiye katlamayı ve böylece geleceğini garanti altına almayı hedefliyor. 650 HP'lik bu süper SUV ile ilk gezinti... **S. 88**



Küçük motorla büyük keyif

Porsche'nin küçük giriş modeli olarak anılsa da 718 Cayman, maksimum sürüş keyfi veren bir "ağır abi!" **S. 40**

Kahve ve motosiklet kültürü

Kahve ve motosiklet kültürünün yolları birçok noktada kesişiyor. Uzun sürüşlerde dikkat toplamak için motosiklet kullanıcıları bolca kahve tüketiyor. Hatta Cofferacer isimli motosiklet tasarım modası bile oluşmuş. **S. 84**

En küçük S Serisi

A Serisi Ailesi yıl sonunda sedan versiyonla genişleyecek ve lüks sınıflardan alınan teknolojilerle iddiasını daha da artıracak. **S. 10**



GÜNCEL

SÜRÜŞ İZLENİMİ

TEST

SERVİS

GEZİ

MOTORSPORLARI

RÖPORTAJ

MAGAZİN

TEKNİK VERİLER

Motor sıralı 6 silindir, biturbo, önde uzunlamasına
Motor hacmi 2979 cc
Güç 410 HP-5250 d/d
Maks. tork 550 Nm-2350 d/d
Güç aktarımı arkadan itiş, 6 ileri manuel şanzıman
U/G/Y 4461/1990/1410 mm
Boş ağırlık 1625 kg
Bagaj hacmi 390 lt
0-100 km/s 4,4 sn
Maks. hız 250 km/s
Tüketim 9,8 lt/100 km
CO_2 224 gr/km





Çift turbolu sıralı 6 silindirli motor 410 HP güç üretiyor.



Abartılı görünmeyen arka kısımda sadece 4 adet kalın egzoz çıkışı yüksek güce işaret ediyor.



Meslektaşımız Georg Kacher, M2'yi kullanırken büyük keyif aldı.

Eski gelenekler, yeni dünya: 1 Serisi önden çekişe geçiş yaparken, M2 hala tozu dumana katan klasik bir BMW olarak kalmaya devam edecek.

Ön tekerlekler, arkadakiler patinaja düştüğünde bile izinden kopmuyor.



Küçük yarışçı

BMW M2 Competition

BMW de elektrikli otomobiller, otonom sürüş ve dijitalleşme üzerinde çalışıyor. Ancak ilk etapta asıl önem, güncel modellerdeki geliştirmelerde ve M2 bunun en güzel örneği.

BMW'nin M departmanı bu kez de 2 Serisi'ne el attı. Model adına Competition ibaresi de eklenen M2, 410 HP ile artık 40 HP daha güçlü. Bu yeni M2 daha hızlı ve özellikle de daha temiz bir otomobil olacak: 1 Eylül'de yürürlüğe girecek olan yeni emisyon normunu karşılayan motor, iyice temizlenen egzoz gazlarını 4 adet bilek kalınlığındaki çıkıştan salıyor.

Bir M2 Competition'a (en az) 62 bin Euro ödeyenlerin önündeki en zor seçim ise şanzıman türü olacak gibi görünüyor: Manuel mi, çift debriyajlı mı? Gerçekten çok zor bir seçim! 6 ileri manuel şanzımanlı versiyon, 4,4 sn'lik 0-100 km/s hızlanma süresinde çift debriyajlı

M GmbH M2'ye de el atarak tamamen yeniledi. 40 HP artarak 410 HP'ye ulaşan gücüyle bu ufaklık, performans konusunda artı çok daha iddialı.

versiyondan 0,2 sn daha yavaş. Ancak günlük kullanımda bunun hissedilir bir fark olacağını sanmıyoruz.

Hazır performansa değinmişken... M2, M4'e göre daha küçük bir otomobil olmasına rağmen şaşırtıcı biçimde sadece 20 kg daha hafif. Gelişmenin getirdiği bu fazladan ağırlığın varlığını hissettirmesi gerekirdi ama böyle bir şey kesinlikle yok! Patlamaları aratmayan tepki hızı ve alışılmışın ötesindeki güç aktarım kabiliyetiyle M2, sürücüsünün her türlü talebini rahatlıkla karşılayabiliyor. Bunu sağlamak için seçilen süspansiyon ayarlarıysa doğal olarak konforu biraz olumsuz etkiliyor ve bunlara, tam gaz kullanımlarda asfaltı kazımaya başlayan arka lastikler de ekleniyor. Bu durum ilk başlarda keyifli olabilir ancak yüksek konsantrasyon gerektirmesi ve hata affetmemesi zamanla canınızı sıkabilir. Diğer taraftan ön tekerlekler, arkadakiler patinaja düşse bile asla doğru izi kaybetmiyor.

Bu kadar teori yeter! Şimdi arkadan itişin keyfini çıkaralım. Çünkü bir sonraki 1 Serisi, Mini'nin ve X1'in gölgelerini takip ederek konsept değiştirecek: Evet, rakiplerinde olduğu gibi bu BMW de önden çekişli olacak. Yani BMW'nin klasik erdemlerinden ve 6 silindirli motorlarından ödün vermek istemeyenlerin, eskiden olduğu gibi 3 Serisi'ne öykünen 2 Coupe'ye yönelmeleri gerekecek.



Audi Q3

İçteki değişimler daha kapsamlı. İç mekan kaliteli, modern ve neredeyse tamamen dijitalize edilmiş.

Yine büyüdü: Yeni Q3'ün boyu 10 cm artarak 4,49 m'ye ulaştı. Özellikle burun tasarımı çok dinamik.

Audi Q3 yenilendi

AUDI Q3

Audi'nin başarılı SUV'u Q3 yenilendi. Tasarımdaki farklılıklar dışındaki yenilikler arasında en fazla dikkati, yeni kumanda konsepti ve 10 cm uzayan boyu çekiyor.

VW Grubu'nun premium markası Audi, SUV trendini BMW kadar erken yakalayamamıştı. Ancak Q3, Q5 ve Q7 ile Ingolstadtlı firma, 3 önemli SUV modeli yaratmayı başardı. Sonrasında da Q2 ve Q8 ile aileyi iyice genişletti. Bu yılın sonunda piyasaya çıkacak olan yeni Q3 (ilk fotoğraflarını sayfalarımızda görebilsiniz) aslında Tiguan'ın kardeşi. Boyu 10 cm kadar uzayarak 4,49 m'ye çıkan araç ayrıca genişlemiş ve alçalmış.

Bunun sonucunda ise ortaya, daha olgun ve modern görünümlü bir araç çıkmış. A6 ve A7'den tanıdığımız modern ve başarılı yeni kumanda konsepti de Q3'teki önemli değişikliklerden biri.

Burun kısmına bakıldığında yeni Q3'ün, markanın daha köşeli olan tasarım dilini kullandığı görülüyor. Sekizgen ızgara eskisine göre biraz daha yüksek konumlanırken ön tasarım, öncüsüne göre biraz daha uyumlu görünüyor. Farlarda bolca köşe kullanılırken ve LED teknolojisi standart donanımda.

Yandan bakıldığında ilk dikkati çeken şey, çamurluklardaki koyu renkli giydirmeler oluyor ve yapı araca daha fazla off-road havası katıyor. Çamurlukların daha çıkıntılı olması ise Q3'ün daha geniş görünmesini sağlıyor.



İyice olgunlaşan Q3, ağabeyi Q5'i gereksiz kılabilir.

Yeni Audi Q3 özellikle arkadan bakıldığında oldukça heybetli görünüyor. LED teknolojili stoplar ise daha yumuşak hatlarıyla dikkat çekiyor.

Asıl önemli görsel değişim ise iç mekanda. Dokunmatik ekranlı MMI sisteminin ekranı nedeniyle havalandırma ızgaralarının yeri değiştirilmiş. Bu sayede kokpit, daha yatay bir tasarıma sahip. Orta konsol tasarımında da önemli bir ilerleme var: Bilgi-eğlence sisteminin kontrolleri ekran üzerinden yapılırken, klima kontrolleri analog olarak bırakılsa da daha modern tasarlanmış.

Yeni SUV'un arka koltukları artık 15 cm ileri-geri kaydırılabiliyor ve sırtlıkları da ayarlanabiliyor. Baş ve diz mesafelerinin büyümesi sayesinde yeni Q3, artık daha ferah yolculuklar sunuyor. Aracın bagaj hacmi, arka koltukların durumuna göre 530-675 lt. Öncüsünde bu rakam 430 lt'ydi. Sırtlıklar katlandığında elde edilen 1525 lt'lik maksimum hacimse öncüsünden neredeyse 200 lt daha fazla.

Yeni Q3'te ilk etapta 3 benzinli (150-230 HP) ve bir dizel (150 HP) motor seçeneği bulunacak. 190 HP'lik TDI ise kısa bir süre sonra aileye katılacak. En güçlü motor seçeneği ise RS 3'ten tanıdığımız sıralı 5 silindirli 2,5 lt'lik makine olacak. Yeni Q3'te bu motor 420 HP ile öncüsünden 20 HP daha güçlü olacak.





Özellikle bu açıdan, öncüsüne göre çok daha heybetli görünüyor.

En küçük S Serisi

Mercedes A Serisi Sedan

A Serisi Ailesi yıl sonunda sedan versiyonla genişleyecek ve üst sınıflardan alınan teknolojilerle iddiasını daha da artıracak.



Yeni orantılar sayesinde sedan karoser çok daha uyumlu görünüyor. A Serisi artık çok daha dinamik görünüyor.





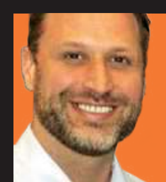
Oluyormuş işte: Biraz tombul hissettiren güncel CLA'nın aksine yeni A Sedan, göze hoş görünen orantılara sahip.

Bir zamanlar kompakt sedanlar o kadar demode olmuştu ki, Almanya'da VW Jetta veya (şanssız) Astra dışında bu türde bir model üretilmiyordu. Ancak son birkaç yıldır ABD ve Çin pazarlarında SUV'lara alternatif yeni bir trend gelişmeye başladı: Genç ve modern müşteriler sedanlara ilgi göstermeye başladı. Buna hemen cevap veren Audi, yaklaşık 5 yıl önce A3'ün sedan versiyonunu üretmeye başlamıştı. Yıl sonunda ise bu trende A Serisi'nin sedan versiyonuyla Mercedes de katılacak ve bu model, geleceğin CLA'sı ile (aynı anda piyasaya çıkacak) aradaki boşluğu dolduracak.

Yeni sedan, en azından görsel olarak oldukça şanslı. Hatta VW ve Opel'deki geçmiş dönem türdeşleriyle hiç alakası yok. Sedan yapı, 4,55 m'lik karosere kesinlikle çok güzel bir şekilde entegre edilmiş. 4,5 m'den daha mı büyük? Evet, A Serisi küstah bir şekilde orta sınıf boyutlarına yaklaştı ve yakın bir zamanda ağabeyi C Serisi'ne (4,69 m) bile rakip olabilecek hale geldi.



Yüksek kaliteli kokpit, dijital göstergeler... Her şey şık görünüyor. Ekranın yanında ilk kez ahşap bir yüzey kullanılmış.



SONUÇ
STEFAN VOSWINKEL

SUV şart değil! A Serisi Sedan ile Mercedes, günlük kullanıma çok uygun ve eksiksiz bir otomobil yaratmış. Bunun dışında A Serisi için "ağabeylerinden bile modern" demek de mümkün. Durum böyle olunca en azından C Serisi'nin işi biraz zorlaşmış olabilir.

Kalite hissi ise, çok modern bir iç mekan tasarımı, akıllı sesli kontrol imkanı da sunan MBUX sisteminin havada yüzüyormuş gibi duran dijital göstergeleri ve çok sayıda asistan sistemle destekleniyor. Özellikle asistanlar konusunda A Serisi'nin ağabeyleri E, hatta S Serisi'nden bile geride kalır bir yanı yok. Bu çerçevede A serisi, ilk kez neredeyse otonom sürüşe imkan veriyor. Bunu sağlayansa iyileştirilmiş radar ve kamera sistemlerinin aracın çevresini 500 m'lik menzillere kadar kontrol altında tutabiliyor olması.

A Serisi'nin sadece ağabeylerinden değil, rakiplerinden de müşteri çalabilmesi için Mercedes, aracı ilk etapta sadece 2 motor seçeneğiyle piyasaya çıkaracak. Yeni 6d-TEMP normunu karşılayan motorlardan benzinli olanı 163 HP, dizel olanıysa 116 HP güce sahip. Her iki motor da standart olarak 7 ileri çift debriyajlı şanzımanla kombine edilirken, 4 tekerlekten çekiş sistemiyse opsiyon listesinde yer alacak.

Sıra fiyatlarda... Mercedes henüz bir açıklama yapmasa da, tahminimiz başlangıç rakamının 35 bin Euro'nun biraz altında olacağı yönünde.





Özgün bir tip: Belirgin ızgara (LED farlı) ve aracı çevreleyen koruma unsurları sağlam bir etki bırakıyor.

Kült ufaklık geri döndü

SUZUKI JIMNY

Minicik bir G Serisi mi yoksa fakirler için bir Wrangler mı? İkisi de değil, çünkü karşınızdaki yeni Jimny! Piyasanın en küçük arazi ustası sonbaharda Avrupa ile aynı anda Türkiye'de yollara çıkacak.



Bagaj kapağı yandan menteşeli, yedek lastikse bu kapağın dışında.



Jimny! Yupppiiii!! Suzuki'nin bu küstah ufaklığının gelişi bizleri çok sevindirdi. Bunun en büyük nedenlerinden biriyse, bu minik offroad aracının sıradanlıktan çok uzak, tamamen köşeli bir çizgiye sahip olması. Uzunluğu sadece 3,64 m (VW Polo bile artık 4 m'den uzun) olmasına rağmen, özünde büyük offroad araçlarından eksik kalan hiçbir şey yok. Ayrıca kesinlikle çok yakışıklı da görünüyor.

Karoserin tamamına hakim olan dik açılar harika bir görüş rahatlığının müjdesini verirken, kendine güven ibaresi gibi duran ızgara tasarımı dik yamaçları hatırlatıyor ve bu yamaçta yağmurların açtığı derin yarıklar da var. Arka tasarım da gayet klasik: Yandan menteşeli dimdik bir kapı ve buna tutturulmuş bir yedek lastik. Bir kült olan öncüsünden esinlenilen bazı ayrıntılar ve özgün tasarım, neredeyse hepsi aynı gibi görünen asfalt kovboylarından hemen ayrılmasını sağlıyor. Bu da harika!

Jimny karoserinin altında gerçek çelik barındırıyor: Fazladan güçlendirmeler yapılmış merdiven şasi, 1,5 lt'lik bir motoru, sabit aksları ve klasik dağıtıcı şanzımanı barındırıyor. Dayanıklılık vaadi veren bu yapı, bunu sonuna kadar gerçekleştiriyor da. Özellikle de konu tırmanma kabiliyeti olduğunda. Kilitler, arazi takviyesi ve fren sistemiyle desteklenen diğer güç aktarımına yardımcı sistemler sayesinde Jimny, neredeyse her türlü arazide zorlanmadan ilerleyebiliyor.

Motor (5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş 4 silindirli) 102 HP güç üretiyor ve 100 km'de 6,8 lt yakıtla yetinebiliyor. Güç de, 4000 d/d'de alınan 130 Nm'lik maksimum tork da fazla bir şey vaat etmiyor ancak ortalamalarda bir performans sunmasına yetiyor.

Donanımlarda ise biraz modernliğe rastlamak mümkün. Örneğin ekstra bedel karşılığında yuvarlak farlarda LED aydınlatma sistemi almak mümkün. Standart olan kamera da sürüş güvenliğine yardımcı oluyor: Sistem çarpışma riskini algılayıp sürücüsünü uyarabiliyor ya da acil durumlarda otonom fren yapabiliyor. Bunun dışında Jimny, trafik işaretlerini algılayabiliyor ve sinyal vermeden şeritten çıkıldığında sürücüsünü uyarabiliyor.

Klima sistemi, DAB radyo ve ısıtmalı koltuklar, en ucuz donanım paketi Comfort'ta bile standart. Akıllı telefon bağlantılı navigasyon sistemi ise daha üst paketlerle alınabiliyor. Ne yazık ki Suzuki henüz bir fiyat açıklamadı. Bir süredir Japonya'da piyasada olan aracın Japonya'daki satış fiyatları 13 bin Euro'nun biraz üzerinde. Bu da fiyatlarının da uygun olacağının müjdesini veriyor. Yupppiiii!!



Merdiven şasi, sabit akslar ve dağıtıcı şanzıman sayesinde zorlu araziler için bile çok sağlam.



Akıllı telefon bağlantılı navigasyon modern çağlara uygun. Şanzımanlar için iki kol var.



Bagaj neredeyse standart bir Europalet genişliğinde. Arka koltukların sırtlıkları parçalı (50:50) katlanıyor.



ÖNCÜLER LJ VE JIMNY 1998

Suzuki'de küçük arazi ustaları eski bir gelenek. Bunlardan LJ80, ilk başlarda sadece 41 HP güce sahipti ve Avrupa pazarlarına 1979 yılında girmişti. İlk Jimny ise SJ'in halefi olarak 1998'de Avrupa'ya dönüş yaptı. Her ikisi de başarısını kanıtlamış bir motor ve aktarma sistemine sahipti: Devreden çıkarılabilir 4x4 sistemi, sabit akslar ve arazi takviyesi.



SONUÇ
JAN HORN

Merdiven şasi, sabit akslar... Kulağa eski moda gibi gelebilir. Ancak Suzuki bu kombinasyonu, gerçek bir tırmanıcı olabilmesini sağlamak için bilerek tercih etmiş. Böylece Jimny hemen her koşulda yoluna devam edebiliyor. Modern multimedya ve asistan sistemlere sahip olması ise şansını artırıyor.

Benim Mercedes'im

Mercedes A180 d

Mercedes'in 20 yılı aşkın süredir piyasaya sunduğu ve beğenilen modeli A Serisi yeni haliyle garajımıza konuk oldu. Fotoğraflar: Doruk SEYMEN



Mercedes'in yeni tasarım dilinin öncü örneklerinden olan A Serisi yeni görünümüyle yollara çıktı. 1997 yılında ilk kez tanıtılan model, sürekli yenilenirken, MPV'den bir premium kompakt haline dönüşerek hatırı sayılır bir başarıya imza atmıştı. En yeni haliyle geldiği nokta ise, başarısını devam ettirmeye kararlığı olduğunun bir işareti.

Tamam, dış tasarımında da hatırı sayılır yenilikler var ama asıl önemli yenilikler iç mekanda. Örneğin Mercedes-Benz User Experience (Mercedes-Benz Kullanıcı Deneyimi) ile donatılan ilk Mercedes modeli olma özelliğine sahip. Yapay zekâ teknolojisiyle öğrenme yeteneğine de sahip olan MBUX, kişiselleştirilebiliyor ve kendisini kullanıcı alışkanlıklarına uyarlayabiliyor. İç mekandaki yüksek çözünürlüklü dokunmatik geniş ekran, artırılmış gerçeklik teknolojisine sahip navigasyon ekranı, "Hey Mercedes" anahtar kelimesi ile aktif hale gelen ve doğal konuşma dilini de anlama özelliğine sahip akıllı sesli komut sistemi ve ön cama yansıtılan sanal gösterge paneliyle A Serisi tam bir teknoloji şovu yapıyor. MBUX sistemi, dokunmatik ekran, orta konsola entegre touchpad ve direksiyona entegre dokunmatik kumanda tuşları olmak üzere üç farklı dokunmatik arayüz üzerinden kumanda ediliyor. Yeni nesil bilgi ve eğlence sistemi MBUX, yeni ve daha da geliştirilmiş Mercedes me hizmetlerini de barındırıyor. Park edilen aracı bulmayı kolaylaştıran araç konumunu belirleme özelliği, park halinde darbeye maruz kalması veya hareket ettirilmesi durumunda sürücünün uyarılması gibi asistanlar da dikkat çekici.

Genişleyen omuz, dirsek ve baş mesafeleri arka koltuklarda konforu artırırken, genişleyen kapılar buraya geçişi de kolaylaştırıyor. Sürücü ve yolcuların görüş alanını artırmak için kapı ve direklerin görüşü engellediği kısımların önceki nesle göre yüzde 10 azaltılması da günlük kullanıma uygunluğu artıran özellikler.



Hatları daha sade ve yumuşak olmasına rağmen eskisinden daha dinamik görünüyor.



Çift ekranlı kokpit bir teknoloji devrimi. Havalandırmalar çok şık görünüyor.



Multibeam LED farlar üst sınıflardan transfer edilen bir teknoloji.





Yeni A Serisi, başarılı özelliklerini yapay zeka ve zengin güvenliğiyle desteklemiş.

Küçük S Serisi

Yeni A Serisi, S-Serisi'nden transfer edilen donanımlarıyla sınıfının en etkili aktif güvenlik seviyesini sunuyor. Örneğin kamera ve radar sistemleri sürüş yönündeki 500 metrelik mesafeyi tarıyor ve destek fonksiyonlarını yerine getirmek için harita ve navigasyon verilerinden de yararlanıyor: Viraj, sapak veya kavşaklardan önce hızı düşürerek sürücüyü destekleyebiliyor. Standart donanımdaki geliştirilmiş Aktif Fren Yardımcısı, daha yavaş ilerleyen, yavaşlayan veya duran araçlar dışında yaya ya da bisikletlileri de algılayarak fren yaparak çarpmanın şiddetini azaltıyor veya tamamen engelleyebiliyor.

PRE-SAFE PLUS ise artık size arkadan çarpılacağını da algılayabiliyor: Otomobil durur haldeyken çarpışma riskinin devam etmesi halinde fren yapıyor ve çarpmanın şiddetiyle aracın ileriye doğru hareket ederek sürücü ve yolcuların ikinci bir darbe ile karşı karşıya kalmalarını önlüyor.

Yeni A Serisi, markanın yeni Araç Güvenliği Teknoloji Merkezi'nde (TFS) geliştirilen ilk Mercedes modeli olma unvanına da sahip. Burada gerçek kaza vakaları inceleniyor ve elde edilen verilerle araç mimarisinde önlemler alınıyor. İskelet ve şasiye ait her bir bileşen; geometri, malzeme kalınlığı, bağlantı tekniği ve malzeme kalitesi bu veriler ışığında optimize ediliyor.

Aracın en önemli kozuysa yüksek güvenlik seviyesine sahip dayanıklı yolcu kabini: Önden, yandan ve arkadan çarpışmaların yanı sıra takla anında da deforme olmaması için yüksek dayanımlı çelik ve dövme çelikten üretilmiş yapı elemanları kullanılmış.

İsteğe bağlı olarak sunulan PRE-SAFE Sistemi, birlikte ön koltuklarda sıkışmayı önleyen emniyet kemerlerini barındırıyor. Bu kemerler arka koltuk sırasının kapı tarafındaki koltuklarda da kullanılıyor. Ön koltuklarda standart olarak sunulan bel ve göğüs kafesini koruyan yan havayastıkları, arka koltuklarda isteğe bağlı ekipman olarak sunuluyor.

TEKNİK VERİLER

Motor
sıralı 4 silindir, turbo dizel

Motor hacmi
1461 cc

Güç
116 HP/4000 d/d

Maks. tork
260 Nm/1750-2500 d/d

Güç aktarımı
7G-DCT

U/G/Y
4419/1796/1440 mm

Bagaj hacmi
370 lt

0-100 km/s
10.5 sn

Maks. hız
202 km/s

Tüketim
4.5 lt/100 km

Sürüş izlenimi

İlk gözüme çarpan detay far tasarımı oldu. MULTIBEAM LED ön farlar üst sınıf araçlardan transfer edilen diğer bir teknoloji. Her bir farda bağımsız olarak kumanda edilen 18 adet LED'e sahip olan bu sistem, sürüş koşullarına bağlı olarak optimum bir değişken aydınlatma sağlıyor. Farlar ve elmas ızgara tasarımıyla bezenen burun, öndeki aracın aynasından bakıldığı zaman dinamik bir etki de bırakıyor. Uzun burun yapısı ve alçalan tavan, profile dinamik bir görünüm kazandırıyor. Çift egzoz çıkışı ve değişime uğrayan stop tasarımı ise özgün ve hoş bir görünüm yaratıyor.

İç mekana geçtiğim zaman ise, bir önceki neslinde hiç beğenmediğim ama şimdi tam anlamıyla muhteşem diyebileceğim bilgi-eğlence ekranı ilk olarak gözüme çarptı. Gösterge paneliyle tek parça halindeymiş gibi görünen bu büyük ekranın konumu ve dokunma hissi çok iyi. Rahat takip edilen gösterge sayesinde dikkatinizi dağıtmadan

yolculuğunuza devam edebiliyorsunuz. Havalandırma çıkışları ise gerçek bir estetik unsuru… Ortasına yerleştirilmiş LED aydınlatmalar ile gece sürüşlerinde farklı renk alternatifleriyle yolculukları keyifli hale dönüştürme olanağı sağlıyor. Siyah-beyaz renklere sahip koltuklar sportif yapılarıyla beğeni toplarken, entegre kafalıklar da bu etkiyi destekliyor.



SONUÇ

MURAT ÇAVDAR

Yapay zeka teknolojisini beğendim. Ama sürücü ile yolcu arasındaki konuşma sırasında "Mercedes" kelimesinin geçtiği sohbetlerde de size cevap vermesi, bazı zamanlarda sinir bozucu olabiliyor.





Ekranlar yepyeni bir kullanıcı deneyimi sunuyor.







116 HP'lik motor güç canavarı olmasa da gayet tutumlu.

OPEL BİR ZAMANLAR MİLYONERDİ

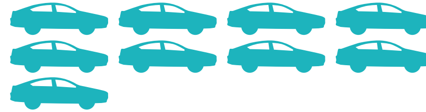
Opel zor zamanlardan geçiyordu. Hatta ana firma PSA'nın, markanın kalbi olan Rüsselsheim Geliştirme Merkezi'ni satacağı söyleniyordu ama Alman marka ilk altı ayda kar açıklayarak sürpriz yaptı. Opel neredeyse 20 yıldır zarar ediyordu ama artık bu imaj değişmek üzere çünkü artık kara geçiyor.

ÜRETİM ADETLERİ

Opel 1.128.196 adet Rekord D üretmişti ve buna Millionaer (fotoğrafta) özel modeli de dahildi. İlk Insignia'nın üretim adediyse 944.670 olarak gerçekleşti.



1128196 Rekord D 1971-1977



944.670 Insignia A 2008-2016

PAZAR PAYI

1972
% 20,4
877.963 araç

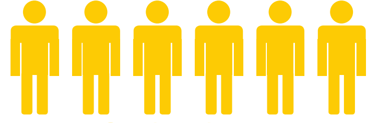


2017
% 7,1
243.715 araç



Bugün hayal etmesi neredeyse imkansız: 1972'de Opel, %20,4 payla pazarda VW'den bile öndeydi.

PERSONEL



1972 **58.909**



Bugün Almanya'da 18 binden biraz fazla Opel çalışanı var ve bunların 3.700'ü daha işten çıkarılacak.

18.000 2017

Opel Insignia Grand Sport 2.0

Rekord D 2000 „Millionaer" Üretim yılı: 1976

U/G/Y 4567/1718/1415 mm **Motor** sıralı 4, turbo, önde enlemesine **Motor hacmi** 1956 cc **Güç** 170 HP-3750 d/d **Tork** 400 Nm-1750 d/d **Güç aktarımı** Önden çekiş; 6 ileri manuel şanzıman **Maks. hız** 223 km/s **Fiyat** 31.500 Euro

U/G/Y 4567/1718/1415 mm **Motor** sıralı 4, önde uzunlamasına **Motor hacmi** 1979 cc **Güç** 100 HP-5200 d/d **Tork** 158 Nm-3600 d/d **Güç aktarımı** Arkadan itiş; 4 ileri manuel şanzıman **Maks. hız** 170 km/s **Fiyat** 15.450 Mark

EN UCUZ OPEL FİYATI

DM 9.880 Opel Kadett C Eylül 1978

Euro 9.560 Karl Selection 1.0

MODEL/VERSİYON SAYISI

1977'nin 2 ve 4 kapılı modellerini özgün versiyonlar olarak hesaba katarsak, model ve versiyon sayısı neredeyse aynı kalmış.



1977 **20** 2018 **19**

BOŞ AĞIRLIK

Insignia, 1503 kg'lık boş ağırlığıyla, dedesine göre çok daha ağır bir otomobil.

Opel Insignia **1503 kg**

Rekord D Millionaer **1090 kg**

TOTAL İSTASYONLARIYLA

TÜRKİYE'NİN ENERJİSİ GÜZEL



Demirören

TOTAL



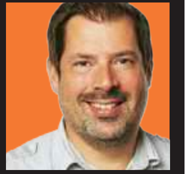


Yedi sütunlu yeni ızgara tasarımı Wrangler'ı hatırlatıyor. Yeni LED farlar makyajın en fark edilir yeniliği.



Jeep Renegade 1.0

Motor 4 silindir, turbo, enlemesine **Motor hacmi** 999 cc **Güç** 120 HP **0-100 km/s** veri yok **Maks. hız** 185 km/s **Tüketim** veri yok



SONUÇ
MALTE BÜTTNER

Özgün bir görünüm, iyileştirilmiş kontroller ve yeni bir motor... Renegade 1.0 gerçekten keyifli bir araç. Hem de sadece 3 silindire rağmen. Çılgın Trackhawk ise korku verici ve bağımlılık riski olan bir SUV.

Jeep: Cüceyle canavar arası

Jeep Renegade 1.0

3 silindirli yeni bir motora sahip makyajlı Renegade ağırbaşlılığı, 710 HP'lik Trackhawk ise mutlak sürüş keyfini temsil ediyor.

Eski Jeep fanatikleri bu haberin ardından bahçelerindeki Amerikan bayrağını yarıya indirebilir: Makyajlı Renegade'in motor yelpazesi artık 3 silindirli bir makineyle başlayacak!

Aman tanrım! Bu sonun başlangıcı mı? Endişelenmeyin, çünkü Fiat Grubu Jeep'in kimliğini korumasına büyük önem veriyor. 1,0 lt'lik bu motor tamamen yeni ve yavaş yavaş birçok grup modelinde de kullanılacak. Bu motor 120 HP ile 1,6 lt'lik güncel versiyondan 10 HP daha güçlü ama yaklaşık yüzde 20 daha tutumlu. Sürüş izlenimlerimiz sırasındaki yumuşak ve başarılı çalışma karakteri de dikkate alınınca bu gelişme kesinlikle hiç de kötü değil.

Giriş seçeneğinin bir kademe üzerinde ise yine yeni bir makine olan 1,3 lt'lik 4 silindirli motor yer alıyor. Bu motorun 150 HP'lik versiyonu çift debriyajlı, 180 HP'lik versiyonuysa klasik otomatik şanzımanla kombine edilecek. Güçlü versiyon ayrıca 4 tekerlekten çekişli olacak. Fiyatlar henüz açıklanmasa da, öncüsünden çok farklı olmayacağı kesin. Yani başlangıç rakamı Almanya'da 20 bin Euro civarında olacak.

Çok daha fazla sürüş keyfi arayanların ise Jeep'in ürün listesinin diğer ucuna bakmaları gerekiyor: 120 bin Euro karşılığında sunulan Grand Cherokee Trackhawk. Adı "pist şahini" anlamına gelen bu canavarda, Dodge Challenger SRT Hellcat'ten alınan 6,2 lt hacimli, kompresörlü Hemi-V8 motor görev yapıyor. 710 HP güç ve 868 Nm'lik tork, Trackhawk'a dünyanın en hızlı seri üretim SUV'u unvanını kazandırıyor. 0-100 km/s hızlanmayı 3,7 sn'de gerçekleştiren 2,5 tonluk aracın maksimum hızıysa 289 km/s olarak açıklanıyor. Trackhawk'ı ağırbaşlı kardeşlerinden ayıran unsurlarsa, küçük bir spoyler, sarı fren kaliperleri ve birkaç logoyla sınırlı.

Ne yazık ki Trackhawk'ın, Avrupa ülkelerine sınırlı sayıda gelmesi planladığından, birçokları için sadece bir hayal olarak kalacak. Örneğin Almanya'ya ayrılan Trackhawk kotası 150 adetle sınırlı. Aracın buradaki satış fiyatıysa 120 bin Euro civarında olacak.

Jeep Grand Cherokee Trackhawk

Motor V8, kompresör **Motor hacmi** 6166 cc **Güç** 710 HP **Maks. tork** 868 Nm **U/G/Y** 4846/1954/1749 mm **0-100 km/s** 3,7 sn **Maks. hız** 289 km/s



Aile kaçamakları ya da ağır römorklar? Trackhawk için ikisi de çocuk oyuncağı. Trackhawk aşırı gücünü görsel olarak iyi gizleyen bir araç.







Şimdi herkesin bir Kopilot'u var!

Sürüş keyfi, güvenlik ve tasarruf için aracınızla ilgili bilgiler Turkcell Kopilot'la cebinize geliyor.

Turkcell mağazalarında



HEMEN İNDİR!





Turkcell Kopilot servisinin satışı stoklarla sınırlıdır. Servisten sadece bireysel müşteriler faydalanabilir. Servisten faydalanmak için Turkcell mağazalarından Kopilot cihazının ve cihaz içerisindeki Turkcell hattının satın alınarak Turkcell Kopilot tarifesine abone olunması ve Kopilot mobil uygulamasının indirilmesi gereklidir. Turkcell Kopilot tarifesinden 12 ay taahhütlü veya taahhütsüz olarak faydalanılabilir. Kopilot cihazı peşin veya Turkcell Finansman A.Ş. üzerinden kredi başvurusu yapılarak taksitli satın alınabilir. Cihazı taksitli satın almak için kampanyalı tarifeden faydalanılması gereklidir. Cihazdan faydalanılması için aracınızın servis bağlantı girişi (OBD port) ve yazılımı uyumlu olmalıdır. Araçtaki ek ekipmanlar/donanımlar kullanımı engelleyebilir. Servisin performansı aracınızın marka, model ve yılına göre değişiklik gösterebilir. Uygulamayı kullanmak için internet bağlantısı gerekir. Uyumlu araç listesi ve diğer detaylar için: turkcell.com.tr/servisler/kopilot



Audi TT, sonbaharda küçük görsel değişikliklerle 2019 model yılına hazır hale gelecek. Test aracımız TTS Competiton versiyonu.

Audi TTS

Daha az HP, daha yüksek performans

Makyajlı Audi TT sonbahara hazır: Aracın 306 HP'lik TTS versiyonunu şimdiden kullandık.

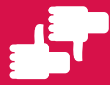
Daha yukarı, daha hızlı, daha ileri… Bu üçlemeyi birçok yeni modelin tanıtımında duymanız mümkündür ve genellikle de daha fazla HP anlamına gelir. Audi'de ise durum böyle değil: Yeni TT'nin maksimum gücünde azalma var. Ancak bu kesinlikle kötü bir şey değil, çünkü eksilen 4 HP'ye rağmen aracın performansı artmış. Ayrıca TTS'in motoru artık daha temiz (Euro 6dTEMP normunu karşılıyor) bir makine: Egzoz gazlarını çok ince gözenekli bir partikül filtresinden geçirerek zararlı partiküllerin havaya karışmasını engelliyor.

Gelelim asıl önemli konuya: TTS eskisi kadar yakıcı sürüş özelliklerine sahip. Tango kırmızı (özel model TTS Competition) adlı etkileyici bir renge sahip olan test aracımızın 0-100 km/s hızlanma süresi öncüsünden daha kısa. Biraz artarak (+ 20 Nm) 400 Nm'ye ulaşan yüsek tork ve 7 ileri oranlı yeni DSG şanzıman TTS'e yıkıcı bir itme gücü kazandırıyor. Burun kısmındaki hafif kozmetik eklentiler ve minimal arka tampondaki küçük değişim (fonksiyonsuz hava girişleri) nedeniyle TTS, öncüsüyle neredeyse bire bir aynı. Birinci sınıf iç mekan, en iyi işçilik kalitesi, harika direksiyon, 2,0 lt'lik çok canlı 4 silindirli motor ve sertliğe daha yakın ayarlara sahip süspansiyon, muhteşem bir sürüş keyfini garanti ediyor.

Motor ise prensipte iki ses karakterine sahip. Bunlardan ilki metalik bir fon üstünde duyulan turbonun (1,4 maksimum basınç, saatte 1 tona yakın hava üfleme performansı) otantik ıslıklarıyla insanı etkiliyor. İkinci karakter ise mühendisler tarafından yaratılan sentetik bir yelpaze. Bu sentetik sesler bir şekilde safkan olmaktan uzak hissettirdiğinden, onu ya seviyor ya da nefret ediyorsunuz. Otomatik şanzıman da genel olarak çok iyi çalışıyor, ancak sportif kullanımda bazı zayıflıklar sergiliyor: Dinamik modda sanki yakıt tasarrufu yapmak istermiş gibi vites büyütmekte ısrarcı oluyor. Şanzıman manuel modda da erken vites yükseltiyor ve böylece sürücüsünün devir kesiciye mümkün olduğunca yakın kalma isteğini gerçekleştirmesini zorlaştırıyor.

TTS'in (Coupe) fiyatı 4x4 sistemi DSG şanzımanla yaklaşık 1800 Euro artarak 54 bin 500 Euro'ya (Almanya) yükselmiş. Neyse ki "normal" TTS'ler de (40 TFSI ve 45 TFSI) sonbaharda makyajlı olarak ve 35 bin Euro'dan başlayan fiyatlarla bayilerde yer alacak.

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Başarılı özelliklere sahip motor ve kaslı görünüm TTS'e çok yakışıyor. DSG şanzıman sportiflikte bazı sorunlar yaşatıyor.



Artık iç mekanda (orta konsol ve koltuk sırtlıkları) gövde rengi dekorasyon unsurları da var.



Hava girişleri fonksiyonsuz birer dekorasyon. Sabit spoyler 50 kg bastırma kuvveti sağlayabiliyor.

Audi TTS

Motor
4 silindir, turbo, önde enlemesine

Motor hacmi
1984 cc

Maks. güç
306 HP-5400 d/d

Maks. tork
400 Nm-2000 d/d

Güç aktarımı
4x4, 7 ileri DSG şanzıman

U/G/Y
4191/1832/1343 mm

Boş ağırlık
veri yok

Bagaj hacmi
305 lt

0-100 km/s
4,5 sn

Maks. hız
250 km/s

Tüketim
veri yok

CO_2
veri yok



SONUÇ
JAN HORN

Hem pahalı, hem de çok etkileyici bir keyif. En iyi egzoz emisyon değerlerini sunarken kağıt üzerinde güç kaybetmiş gibi görünse de TTS, muhteşem sürüş karakterini aynen koruyor.

Gerçek gücü hisset.

Yeni Hyundai Tucson

4x4 çekiş sistemi, 7 ileri DCT şanzıman ve
1.6 L 136 PS dizel motor seçeneğiyle.



hyundai.com.tr    





Hyundai'nin tercihi Shell HELIX

*2 yıl/60.000 km yasal garantiye ek olarak sadece nihai tüketiciler için yeni araç satışından itibaren 3 yıl/sınırsız km, 5 yıl/100.000 km veya 7 yıl/80.000 km ücretsiz onarım güvencesi seçenekleri mevcuttur. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. Hyundai Tucson modellerinin resmi spesifik CO_2 emisyonu (715/2007/EC) 125-172 g/km arasında, resmi yakıt tüketimleri (715/2007/EC) lt/100 km; şehir içi 4,9-8,8, şehir dışı 4,7-6,8 ve birleşik 4,8-7,5 arasındadır. İlanda yer alan araçların donanımları, Türkiye'de satışta olan araçların donanımlarından farklılık gösterebilir.

Pazara yeni bir SUV

Mitsubishi Eclipse Cross

Yeni kompakt SUV modeli Eclipse Cross ile Mitsubishi, pazara iddialı bir giriş yaptı ve ciddi satış rakamları hedefliyor.

Mitsubishi'nin yeni tasarım felsefesinin ilk örneği olarak pazara sunduğu Eclipse Cross modeli geçtiğimiz 3 yıl boyunca XR PHEV II, konsept eX ve konsept GT-PHEV otomobillerinde sergilediği yeni görsel kimliğin tüm özelliklerini barındıran ilk örnek olarak karşımıza çıkıyor. Burunda LED farları ve gündüz farları oldukça yüksekte konumlandırılmış. Sis farları ve sinyaller ise daha aşağıda yer alıyor. Keskin hatlara sahip bu coupe-SUV, kama şeklindeki kemer çizgisi, arka kısmında yer alan öne doğru eğimli C sütunundan çıkan V formlu yapı ve kaslı arka çamurlukları ile güçlü bir duruş sergiliyor.

2670 mm dingil mesafesine, 1805 mm genişliğe ve 4405 mm uzunluğa sahip model, 20 cm ileri-geri kayabilen ve sırt açısı ayarlanabilen arka koltukları, ayrıca panoramik cam tavanı ile ferah ve geniş bir iç hacim sunuyor.

Orta konsola yerleştirilen Apple Car Play ve Android Auto uyumlu Smartphone Link Display Audio (SDA) sistemi ve touchpad (dokunmatik yüzey) kontrol mekanizması sayesinde sürücü, yoldan gözünü ayırmadan müzik sistemi ve akıllı telefon fonksiyonlarını kullanabiliyor. Aracın head-up ekranı sayesinde ise sürücü, adaptif hız sabitleme, çarpışma önleyici uyarısı veya şerit takip uyarısı gibi sistemlerin bilgilerini, gözünü yoldan hiç ayırmadan takip edebiliyor.

Eclipse Cross'un 1,5 litrelik turbo beslemeli benzinli motoru, 163 HP güç üretiyor. 250 Nm torka 1800 devir gibi düşük bir devirde ulaşan motor, bu tork rakamını 4500 devire kadar koruyabiliyor. Araçta, 6 ileri vitesli manuel veya 8 ileri CVT şanzıman ile iki ya da dört tekerlekten çekiş konfigürasyonları sunuluyor. Rijit gövde yapısı ve iyi kalibre edilmiş süspansiyon sistemi, yol tutuş yeteneklerini güçlendirirken, Evo'dan hatırladığımız aktif yalpa kontrolünün (AYC) modern bir uyarlamasıyla desteklenen sürekli 4x4 sistemiyse (S-AWC) modelin viraj performansını artırıyor. Eclipse Cross'un güvenlik özellikleri ayrıca, kör nokta uyarı sistemi, hareketli nesne algılama sistemi, elektronik park freni gibi yardımcı donanımlarla da desteklenmiş.

Fotoğraflar: Doruk SEYMEN


Göstergeler klasik. Küçük ekran rahat takip edeliyor.





İki parçalı arka cam şık görünse de geri görüşü olumsuz etkiliyor.

Sürüş izlenimi

Yepyeni bir model. Burundan bakıldığı zaman Japon markanın yeni tasarım dilinin en belirgin detaylarını görmek mümkün. İnce farlar ve tamponların kenarlarına yerleştirilmiş sis farları güçlü bir görünüm yaratıyor. Kullanılan


İnce farlar, krom dekorasyon ve büyük alt aydınlatma gurubuyla modern bir havaya sahip.


1.5 lt'lik benzinli motorun gücü 163 HP.


CVT şanzımanı bu kollarla manuel kontrol etmek mümkün.

Çekiş yardımcı sistemleri bu düğme ile kontrol ediliyor.

bolca parlak metalik dekorasyon ve kama formlu siluet kaliteli ve dinamik bir etki bırakıyor. Ön çamurluktan başlayıp arkaya doğru yükselen omuz çizgisi stoplara kadar boydan boya uzanıyor. Arka kısımda kullanılan çift camlı bagaj kapağını bizler beğendik ama bu kişiye göre değişecek bir yorum olacaktır. Çünkü bu yapı, iç dikiz aynasındaki görüşü kısıtlıyor. Boydan boya uzanan stop lambaları ise şehrin ışıkları altında gerçekten hoş görünüyor. İç mekan ferah. Ele iyi oturan direksiyon simidinin üzerindeki kontroller sürüş rahatlığı sağlıyor. Orta konsolun üzerine konumlandırılan bilgi-eğlence ekranı araca sonradan eklenmiş gibi hissettiriyor. Gösterge takibi kolay yapılan aracın vites kolunun yanındaki dokunmatik yüzey de kullanımı kolaylaştıran bir detay. Direksiyon arkasında bulunan vites kulakçıkları manuel kullanıma olanak tanıyor ve gayet iyi çalışıyor. 1.5 lt'lik turbo benzinli ünite de başarılı bir motor ve CVT şanzımanla uyumlu çalışıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor
4 sıralı 4 silindir, turbo benzinli

Motor hacmi
1499 cc

Güç
163 HP/5500 d/d

Maks. tork
250 Nm/1800-4500 d/d

Güç aktarımı
8 ileri CVT

U/G
4405/1805 mm

0-100 km/s
9.8 sn

Maks. hız
200 km/s

CO_2
149 gr/km

Tüketim
7.0 lt/100 km



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Tasarım olarak beğenileri üzerine toplamayı iyi biliyor. Bilgi-eğlence sisteminin arayüzü ise biraz alışkanlık gerektirebilir. Performans konusunda bekleneni sunarken, bagaj hacmi biraz daha geniş olabilirmiş.

Ticariden vana terfi ettiler

Peugeot Rifter, Citroen Berlingo



Peugeot, Citroen ve Opel ne zaman ortak bir ticari araç geliştirseler, ortaya çıkan modeller birbirlerine hiç benzemiyor. Pratik ve olgun özellikleriyle öne çıkan ekip, özgün stilleriyle dikkat çekiyor.

Kapıyı aç, içeri gir ve şaşır! Bu kadar geniş hacim nereden geliyor? Eski Citroen Berlingo bile gerçek bir iç mekan mucizesiydi, yenisiyse bunu bir adım daha ileri götürmüş. Ayrıca bu mucize 3 kez birden yaşanıyor! Çünkü Peugeot, Citroen ve Opel, ticari araçlarını birlikte üretiyor. Burada aklımıza başka bir soru geliyor: Bunlar hala birer ticari araç mı? Ön cam artık daha önde, burun ise önde bir yerlerde kaybolup gidiyor. İç mekanda ise o kadar fazla küçük göz ve eşya yuvası var ki, insan neyi nereye koyduğunu unutabilir. Yani artık o kötü "ticari" sözcüğünü unutalım. Neticede Rifter, Berlingo ve Combo, artık gayet olgun birer van gibiler.

Eylül ayında piyasaya çıkacak olan bu üçlüyü daha yüksek burunlarından tanımak mümkün. Berlingo, bir büyük van olan C4 Spacetourer'ı (eski adı C4 Picasso) hatırlatan iki katlı farlara ve bunların arasında uzanan metal bir şeride sahip. Aracın sürüş pozisyonu artık daha başarılı. Koltuklar ise, her türlü dinamizm isteğini öldürecek kadar geniş ve alçak ama çok rahatlar. Diğer taraftan vites kolu ve dokunmatik ekranı kullanmak için kolunuzu iyice uzatmanız gerekiyor.

Rahatlığın hiçbir zararı yok. Neticede burada önemli olan HP'ler değil, taşıma yetenekleri. İşte Berlingo burada da bir adım daha ileri gitmiş: Pratik sürgülü kapılar artık daha büyük, kelebek camları ise yerlerini normal elektrikli camlara bırakmış. Bagaj hacmi 100 lt genişleyerek 775 lt'ye (minimum) ulaşırken, üst donanım paketlerinde ön yolcu koltuğunun sırtlığı da katlanabiliyor. Böylece 2,70 m'ye varan uzunluktaki yükleri taşımak mümkün oluyor. Arka sırada 3 adet aynı boyutta koltuğa yer verilmiş. Bagaj kapağı parçalı olarak açılırken, eğlenceli bir tavan opsiyonu da sunuluyor: Modutop. Bu camlı tavan sisteminde üst camlar, tavana dağıtılmış çok derin gözlerin hemen üzerinden başlıyor.

Sıra kardeş model Peugeot'da... Karo-

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Sonunda: Bolca renk ve opsiyon, iç mekanları sürekli genişleyen aile otomobili kavramına renk getiriyor. Ancak eski arka aks hala eski tür ticarilerdeki gibi vuruntulu çalışıyor.



Peugeot Rifter ve Citroen Berlingo

Motor 4 silindir, turbo, önde enlemesine **Motor hacmi** 1499 cc **Güç** 130 HP-3750 d/d **Maks. tork** 300 Nm-1750 d/d **Güç aktarımı** önden çekiş, 8 ileri otomatik şanzıman **U/G/Y** 4403/1848/1780 mm **Boş ağırlık** 1518 kg **Bagaj hacmi** 775 lt **0-100 km/s** 10,4 sn **Maks. hız** 180 km/s **Tüketim** 4,3 lt/100 km **CO_2** 114 gr/km

Plastik korumalar, 17 inç jantlar ve şık bir renk... Rifter, GT-Line paketiyle hoş görünüyor.

Peugeot Rifter

sere serpiştirilen plastik koruma plakalarıyla Rifter, insanları SUV segmentine yönlendiren offroad merakını –sürgülü kapılara rağmen- en azından görsel olarak karşılamayı hedefliyor. GT-Line paketine sahip Allure donanım seviyesinde sürücü ve yolcular, büyük bir ekranın, kullanışlı kol dayanaklarının, hoş görünen döşeme kumaşlarının ve şık boyanmış yüzeylerin keyfini sürüyor.

Her şey güzel görünüyor, tabi ki kokpite yakından bakana kadar: Eğer Peugeot'nun minik direksiyonunu beğenmeyenlerdenseniz, büyük ihtimalle Rifter'de de başınızı olumsuz anlamda sallayacaksınız. Dev bir otomobilde minicik bir direksiyon! Diğer taraftan i-Cockpit'e ait olan bu küçük direksiyonla aracı kullanmanın hiçbir zaman can sıkıcı olmadığını da hatırlatmamız gerekiyor. Hatta elleriniz bu küçük direksiyondayken aracı aslında olduğundan daha sportifmiş gibi algılıyorsunuz. Ancak güneş arkanızdan direk olarak gösterge paneline vurduğunda, göstergelerin rahat okunamaması hiç de iyi bir durum değil.

Berlingo'ya geri dönelim: Uzun aks mesafesi sayesinde bu Citroen, iyi zeminlerde şaşırtıcı bir konforla ilerliyor. Ancak arka aks (öncüsünden alınmış) zemindeki deliklerin üzerinden geçerken güçlü vuruntu seslerine neden oluyor. Tıpkı eski ticari araçlardaki gibi... Neticede bu üçlü özlerinde birer ticari araç olarak yaratılmış modeller. Aslına bakılırsa her 3 Berlingo müşterisinden biri hala ticari araç kullanıcısı.

Citroen Berlingo



İki katlı farlar ve yanlardaki koruyucu yastıklarla Berlingo, güncel Citroen tasarımını takip ediyor.


Küçük direksiyon, direksiyonun üzerindeki göstergeler ve çevirmeli vites koluyla Rifter'in hedefi farklı olmak.


Modutop'un yarı saydam zeminli eşya gözleri ferahlık hissini artırıyor.

Peugeot Rifter


Nakliye uzmanı: Kısa versiyon bile tam bir yük taşıma ustası.


Arkadaki koltuklar eşit boyutlarda ve her birine bir çocuk koltuğu sabitlenebiliyor.

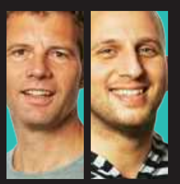

Sürgülü kapılarda artık klasik elektrikli camlar kullanılıyor.

Citroen Berlingo


Ön cam daha eğimli ve daha ileri konumlandırılmış. Berlingo'nun kokpitinde 3 adet torpido gözü bulunuyor.

Kısıtlı motor seçenekleri ticari müşterileri için yeterli olabilir. Piyasaya çıktığında Berlingo'da 1,2 lt'lik turbo beslemeli bir benzinli motor sunulacak. Bu 3 silindirli motor 110 HP gibi gayet yeterli bir güç sunuyor. Ayrıca baz dizel motora göre 1300 Euro daha ucuz (Almanya) olması da önemli bir avantaj. 1,5 lt'lik dizel motorda ise 100 HP ve 130 HP güç seçenekleri bulunuyor ve tüm motorlar Euro 6d-TEMP normunu karşılıyor. 2019 yılında Citroen, güçlü motor seçenekleri için 8 ileri otomatik şanzıman (2000 Euro) seçeneği de sunacak. Tork konvertörlü bu klasik otomatik şanzıman ilk sürüş izlenimlerinde çok başarılı bir sistem olduğunu kanıtladı. 130 HP'lik dizelle (300 Nm) birlikte bu şanzıman, tam yüklü konumda da seri sürüşlere imkan verebiliyor. Yani maksimum yükleme kapasitesini sık sık kullanmak isteyenlerin yapacağı en doğru tercih, bu en üst motor seçeneği (28.390 Euro) olacaktır.

Diğer taraftan burada asıl önemli olan konunun güç değil iç mekan genişlikleri olduğunu unutmamak gerekiyor. İşte bu nedenle bu Berlingo'nun XL versiyonu da üretilecek: 35 cm daha uzun olan bu kasanın ekstra maliyeti 1200 Euro. Özellikle bu haliyle Berlingo, geçmişin vanlarının gerçek takipçileri haline gelecektir.



SONUÇ

JOACHIM STAAT
STEFAN NOVITSKI

Berlingo ve Rifter öncülerinden çok daha modern modeller: Sürüşler daha konforlu, motorlar daha temiz ve özgünleştirme seçenekleri de var. Bir Caddy'den daha samimiler ve daha uygun fiyatlarla satılıyorlar.

Opel Combo



YENİ COMBO SONBAHARDA GELİYOR

OPEL LOGOLU BİR TAŞIMA USTASI

Combo'da da uzun ve kısa kasa seçenekleri olacak. Çok sayıda asistan sistemin yanı sıra bu Opel'de, sensör kontrollü bir aşırı yük göstergesi de bulunacak: Sürücü bir düğmeye bastığında yükün olması gerekenden fazla olup olmadığını görebilecek. Aracın bagaj bölmesine 2 adet Euro-palet rahatça sığabilecek, sürekli devrede olan geri görüş kamerası ise tavana kadar yükleme yapıldığında iç aynanın görevini üstlenecek.

Combo, 4,43 m3 maksimum hacim ve bir tonluk yükleme kapasitesi sunuyor. Fotoğrafta: Kısa versiyon.

Akıllı bıdık

BMW i3s



Makyajlanan BMW i3 serisi, daha yüksek kapasiteli bataryalar sayesinde sürüş menzilini neredeyse yüzde 50 artırdı.

Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

BMW, 2013'de tanıttığı i serisi modellerini geliştirmeye devam ediyor. i8 Coupe makyajlandı ve şimdi seriye i8 Roadster eklendi. Premium küçük elektrikli i3 serisi ise, enerji yoğunluğu artırılmış, daha yüksek kapasiteli bataryalarla artık daha fazla menzil sunabiliyor.

Artık şu soruyu sormuyoruz; "Elektrikli gelecek gerçekten de gelecek mi?" Evet, bir gün gelecek hatta gelmeye de başladı. Ülkemizde bu değişim biraz yavaş olsa da Avrupa pazarında, özellikle de kuzey ülkelerinde elektrikli otomobiller artık daha fazla önemsenir hale geldi. Elektrikli araç sayısının artmasıyla birlikte hızlı şarj istasyonu altyapısının da artması gerekiyor. Kuzey ülkelerinde şarj park yerlerinde tartışmalar başlamış bile. Eğer evde veya işte kendi otoparkınız varsa, buraya hızlı şarj aparatı monte ettirmek de bir çözüm olabilir. Henüz Türkiye'de elektrikli araç sayısı o kadar artmadığı için, BMW i3s'le geçirdiğimiz 4 gün boyunca, boş bir hızlı şarj noktası bulmakta zorluk çekmedik.

Öte yandan BMW'nin elektriğe olan yatırımları hızla sürüyor. 2020 yılında iX3 isimli elektrikli SUV modeliyle birlikte yeni bir elektrikli serisinin gelmesi bekleniyor. Alman marka, Çin'in en büyük batarya üreticisi CATL ile batarya tedariki konusunda bir anlaşma imzaladı. BMW'nin Alman rakipleri de aynı yönde ilerliyor; Mercedes bu yıl sonunda EQ serisi SUV modelini tanıtacak, Audi ise e-Tron SUV'un satışına yıl sonunda başlıyor. VW'in ID ailesi de 2020'de yollara çıkıyor. Tüm bunlar gösteriyor ki, yollarımızda daha fazla elektrikli araç dolaşacak.

BMW i3 serisine dönelim. Hatırlanacağı gibi BMW, i serisinin üretimi için Leipzig'deki tesiste yeni bir hat kurmuştu. 2013 sonunda piyasaya çıkan i3, şirin tasarımı, kompozit gövde yapısı, ilginç arka kapıları ile temiz bir şehir otomobili oldu. Ancak araçtaki 60 Ah'lik bataryalar bu küçük araca sadece 160 km menzil sunabiliyordu. Bu ilk modelin bataryaları 22 kWh'a ancak ulaşıyordu. BMW bu model için, menzil artırıcı benzinli motora sahip bir versiyon da sundu ama bu model Türkiye'ye ithal edilmiyor çünkü bu durumda araçtaki ÖTV oranı yüzde 15'ten yüzde 60'a yükseliyor.

Batarya üreticisi Samsung SDI firmasıyla yoğun bir çalışma içerisine giren BMW, 2017 yılında bu batarya paketinin enerji yoğunluğunu artırmayı başardı. Böylece aracın yapısı ve batarya paketinin boyutları değiştirilmeden daha fazla enerji depolayabilecek hale getirildi. Yeni batarya paketi 33 kWh'a ve 94 Ah'e yükseltilmişti. Menzil ise 160 km'den 200 km'nin de üstüne uzatılmıştı. Bu güncellemeyle birlikte yeni piller artık hızlı şarjı da destekler hale gelmişti. Teoride bataryanın ilk yüzde 80'lik bölümü 45 dk içerisinde, sonraki yüzde 20'si ise ikinci bir 45 dk'da dolacaktı. Yani tamamen boş bir batarya bir buçuk

TEKNİK VERİLER

Motor
elektrik motoru

Güç
135 kW (184 HP)

Maks. tork
270 Nm

Güç aktarımı
Arkadan itiş, tek vitesli otomatik şanzıman

U/G/Y
4006/1791/1590 mm

Bagaj hacmi
260 lt

0-100 km/s
6,9 sn

Maks. hız
160 km/s

Tüketim
14,3 kWh/100 km



Makyajı fark etmek için dikkatli gözlere ihtiyaç var. Asıl önemli değişim ise yüzde 50'ye kadar artan menzil.



Kalitesi artan iç mekan, özellikle de kokpit hala bir uzay aracının komuta modülü gibi duruyor.

saat içerisinde hızlı şarjla doldurulabilecekti. BMW'nin teknik dökümanlarında ise bataryaların, ev şarjıyla 11 saatte, 3 fazlı şarjla ise 2 saat 45 dk'da dolacağı belirtilmiş.

Biz ise testlerimizde e-şarj markasının İstanbul'daki şarj istasyonlarını kullandık ve BMW'nin açıkladıklarından farklı sonuçlar tespit ettik. İlk testimizde aracı 1 saat boyunca şarj ettik. Batarya doluluk oranı 1 saatte % 55'ten % 81'e yükseldi yani % 26 arttı. Bir sonraki testimizde ise aracı hızlı şarj ünitesinde 2 saat boyunca şarja bağladık ve batarya seviyesi % 50'den % 90'a ulaştı yani 2 saatte % 40 arttı. E-şarj'ın web sitesinde ise i3'ün 3 saatte şarj edilebileceği açıklanıyor ama



Menzilde hatırı sayılır bir artış olmasına rağmen şarj hala en büyük sorun. Ayrıca 300.000 TL fiyat da öyle!







Vites kontrol kolu direksiyonun hemen yanında.



bu bilginin hangi versiyon için olduğu belirtilmiyor.

Aracın enerji tüketimini ise İstanbul şehir içerisinde, kimi zaman yoğun trafiğin de bulunduğu bölgelerde, sürekli olarak klima açık şekilde test ettik. İlk denemede 60 km yol gittik, batarya seviyesi % 75'den % 50'ye düştü yani çeyrek depo bize 60 km menzil sağladı. İkinci testte ise 130 km sürüş yaptık, batarya seviyesi % 90'dan % 33'e geriledi yani yarıdan fazla (% 57) depo ile 130 km gidebildik. Sürüşlerin çoğunu Eco PRO modunda gerçekleştirdik. Bu sonuçlar, güncellenmiş BMW i3s'in, dikkatli kullanırsanız 240 km civarında bir menzil sunabileceğini gösteriyor. Eco PRO modunda hız sınırı 130 km/s olarak belirlenmiş. Acil durumda kullanabileceğiniz Eco PRO+ modu ise klimayı kapatıyor ve hız sınırını 90 km/s'e düşürüyor ve böylece size acil durumda birkaç km ilave menzil kazandırabiliyor. Yol kenarında çekiciyi beklemektense biraz yavaş ve klimasız gitmek yeğdir.

Aracın diğer özelliklerine de kısaca bakalım; BMW'nin 2017 sonunda yaptığı güncellemede güç ünitelerinin yanı sıra, aracın görünümü de hafifçe makyajlandı, ayrıca iç mekanda kullanılan doğal malzemeler de iyileştirildi. i3'ün yanı sıra biraz daha sportif donanımlı i3s de serideki yerini aldı. i3s'de kullanılan daha sportif süspansiyon sayesinde aracın yüksekliği i3'e göre 10 mm, iz açıklığı da 40 mm daha fazla. 20 inçlik jantlar da bu genişliği destekliyor. BMW iDrive bilgi eğlence sistemleri ve güvenlik asistanları ise diğer BMW modellerinden farksız.

BMW i3s'deki 135 kW'lık yani 184 HP'lik elektrik motoru bu şehir otomobiline inanılmaz bir performans kazandırıyor. 270 Nm'lik maksimum tork da zaten sıfır devirden itibaren sunulabiliyor. Eğer şarj derdiniz yoksa ve aracı kısa süreli kulanacaksanız, Comfort veya Sport sürüş moduna alın ve gaz pedalını döşemeye yapıştırın, başınız koltuk desteğine çarpacak, gövdenizin koltuk içinde gömüldüğünüzü hissedeceksiniz. Çünkü bu küçük otomobil 6,9 sn'de 100 km/s hıza ulaşabiliyor. Yüksek sürat ise enerjiyi korumak için sınırlandırılmış, en fazla 160 km/s hıza izin veriliyor. Klima ise oldukça iyi soğutuyor. BMW i3s günlük kullanımda kolay bir otomobil, önde iç mekan rahat, arkada 2 yolcu rahat oturuyor ama arka bölüm yüksek olduğu için, ilginç kapılara rağmen o bölgeye geçiş biraz zor. Kullanımda pratik olmayan tarafı ise aracı tam olarak şarj edebilmek. Eğer evde ve işte şarj imkanı varsa, bu da sorun olmaktan çıkabilir. Aksi halde aracın şarj olmasını beklerken, her gün AVM'lerde zaman öldürmeniz gerekecek.



SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

BMW, i3 serisine yaptığı güncelleme ile menzili yüzde 50 artırdı. Artık araç tek şarjla 200 km'nin üzerinde gidebiliyor. Keyifli kullanıma sahip bir elektrikli şehir otomobiline kim 300 bin TL verir, üstelik de şarj etme stresi çekme pahasına? Asıl sorulması gereken soru işte bu.



Hidrolik destekli süspansiyonuyla Cactus, halı üzerindeymiş gibi gidiyor.

Tanıdık yüz ifadesi

Citroen C4 Cactus

Citroen'in yeni kompakt modeli C4 Cactus, ürün gamının genel tasarım felsefesi altında, yeni bir süspansiyon sistemini barındırıyor.

Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Citroen'in son dönemde kullandığı tasarım dili, yeni modellerine bütünüyle yansıdı. Bu bir anlamda yeni modellerin aynı kimlik ve imaj altında görünmesini sağlarken, öte yandan da tüm yeniliklerde, aynı tornadan çıkmış algısı yaratıyor. Yeni C3 ve C3 Aircross'un ardından C4 Cactus ve C5 Aircross da benzer tasarımla yüzlerini gösterdi.

Modellerin ortak tasarım özellikleri arasında yüksek burun ve kaput çizgisi, yüksek tavan yapısı sayesinde geniş iç hacim ve kapılardaki Air Bumps isimli havayastıkları sayılabilir. İç mekanda da benzer tasarımlar söz konusu, en azından merkezi dokunmatik bilgi eğlence ekranı çoğu modelde ortak. Koyu tasarımlı iç mekan renkleri de ortak özellikler arasında.

Aslında Air Bumps isimli kapı havayastıkları ilk olarak, birinci nesil C4 Cactus'te yer almıştı yani aslında bu modele özgü. Ardından C3 ve C3 Aircross'da da opsiyon olarak kullanılınca araçlar bu halleriyle özdeşleşti.

Yeni C4 Cactus'te tasarımın yanı sıra, yine ilk kez kullanılan bir donanım ise "Hidrolik Destekli Süspansiyon Sistemi". C4 Cactus'e uçan halı üzerinde seyahat ediyormuş hissi kazandırdığı iddia edilen yeni süspansiyon sistemi, daha sonra tüm Citroen model ailesine yayılacak. Yumuşak ve konforlu ama yol tutuşta da güvenlikli ayarlara sahip bu sistemde bir yerine iki tane hidrolik stabilizatöre yer verilmiş.

İç mekanda genişlikler yeterli ama bir alt segmentteki C3'ten çok daha fazlası yokmuş gibi hissettiriyor, gerçi C3 kendi segmenti için oldukça geniş bir iç mekan ve bagaj sunabiliyor, o





Tüm aracı çevreleyen plastik plakalar SUV havası veriyor.


Kokpit mümkün olduğunca sade tutulmuş. İşlevsellik başarılı.





TEKNİK VERİLER

Motor
3 silindir, turbo, benzinli

Motor hacmi
1199 cc

Güç
110 HP-5500 d/d

Maks. tork
205 Nm-1500 d/

Güç aktarımı
önden çekiş, 6 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y
4170/1714/1480 mm

Bagaj hacmi
348-1170 lt

0-100 km/s
10,9 sn

Maksimum hız
188 km/s

Tüketim
5,3 lt/100 km

CO_2
119 gr/km






Genişlikler iyi. Kokpit göstergesi çok sade tutulmuş.

da ayrı bir durum. Advance Comfort isimli koltukların dolguları bana biraz fazla yumuşak gibi geldi ama sürüşlerimiz sırasında konfor konusunda bir sorun yaratmadı. Sadece hızlı girilen virajlarda yan destekler yetersiz kalabiliyor. Arka koltuklar da rahat ama arka yan kapı camının sadece kelebek formunda açılabilmesi ve camın aşağıya inmemesi, arka koltuk yolcuları için sıkıntılı olabilir. Bu camların siyah renkte boyanması, dış tasarımda güzel görünse de iç mekanda biraz kasvetli bir hava yaratıyor.

Direksiyonun ardındaki küçük gösterge panelinde sadece sürüşe özel, kısıtlı bilgiler var ama zaten sürüş sırasında daha fazlasına da kimin ihtiyacı olacak ki? Daha fazla bilgi 7 inçlik multimedya ekranında mevcut. Üstelik bu ekran Apple Car Play, Android Auto ve Mirror Link uygulamalarını da destekliyor.

C4 Cactus Türkiye pazarına 1,2 lt benzinli ve 1,6 lt dizel motorlarla ve sadece otomatik viteslerle geliyor. Manuel kullanmayı seviyorsanız C4'te bu şansınız yok. Bizim test sürüşlerinde denediğimiz model ise 1,2 lt PureTech 110 HP'lik benzinli, 3 silindirli motor oldu. Bu motor EAT6 isimli 6 ileri oranlı tam otomatik bir şanzımanla kombine ediliyor ve pratik sürüş özellikleri sunuyor. Yeni C4 Cactus'un boş ağırlığı 1070 kg. 110 HP'lik motor bu gövdeye yeterli performansı kazandırıyor, 188 km/s'lik son sürat kompakt segment için fazlasıyla yeterli.





SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Citroen'in son dönemde çıkardığı modeller aynı tasarım felsefesinin ürünü, artık binek modeller bile neredeyse bir crossover görünümünde. Yeni C4 Cactus de bu konuda bir istisna değil. Sadece otomatik şanzımanlarla sunulan C4 Cactus'ün en önemli özelliklerinden biri, sürüş konforu konusunda ona üstünlük sağlayan yeni süspansiyon sistemi.

Yılan gibi

Opel Insignia GSi

Opel, GSi ismine yeniden hayat verdi ve bu serinin ilk modeli de Insignia GSi oldu. Insignia GSi, kobra şekilli koltukları ve yere yakın duruşuyla sportif sürüş meraklılarının aklını çelmeye aday.



Hayata döndürülen GSI logosunun kullanıldığı ilk model Insignia oldu.

Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Yıllar önce Opel dünyasında bir GSi efsanesi esmişti. Manta GSi ve Kadett GSi, Golf GTi gibi rakiplerin karşısına çıkmıştı. Son GSi, 2012 yılında piyasaya sürülen Corsa GSi oldu. Opel şimdi GSi ismine yeniden hayat veriyor. OPC modellerine ne olacağı ise merak konusu.

Insignia GSi'da Opel otomobilin şasisini 10 mm alçaltmış, sert bir süspansiyon ve sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi kullanmış. Opel bu otomobilin yol tutuşuna güveniyor, bu nedenle araca grip master lakabını takmış. Tüm GSi modelleri Michelin Pilot Sport 4 S performans lastikleriyle donatılmış. Ayrıca 20 inçlik çok şık jantlar ve Brembo frenler de kullanılmış.

Test aracımız olan Insignia GSi'da Opel, 2,0 lt'lik, çift turbolu dizel motor kullanmış. 210 HP'lik motorun torku ise 480 Nm. Opel bu motora torque master diyor çünkü maksimum torkun tamamını 1500 d/d'den itibaren üretebiliyor. Bu güçlü motor, tamamen yeni, 8 ileri oranlı bir otomatik şanzımanla kombine edilmiş ve başarılı sonuçlar ortaya çıkmış. Performans rakamları aile babalarına sürüş keyfi vermek için ideal. Son hız 233 km/s ve 0-100 km/s hızlanma ise 7,9 sn. Yüksek torktan dolayı sürüş keyfi de yüksek. Performansa rağmen ortalama tüketim 7,0 lt/100 km, yani çok da fazla değil. Bizim testlerimiz sırasında da tüketim değeri olarak 8,5 lt/100 km rakamına rastladık.

Opel, bu sportif otomobilde hafifletme konusuna özel önem vermiş. Yeni Insignia GSi, bir önceki nesil Insignia OPC'den 160 kg kadar daha hafif tasarlanmış. Kullanılan kobra formundaki AGR sertifikalı özel spor koltukların her biri, elektrikli ayar ve ısıtma fonksiyonlarına sahip olmalarına rağmen sadece 26 kg, daha önceki nesildeki spor koltuklardan bir Corsa OPC'nin koltukları ise daha sade olmasına rağmen 28 kg idi.

Yeni lastik ve jant kombinasyonu ise eski nesil Insignia OPC'ye kıyasla toplamda ise 6 kg hafifleme sağlamış. Otomobilde sağlanan hafifletme ve sportif ayarlar performans sonuçlarına da etki etmiş. Performans testleri Nürnburgring'de yapılmış ve yeni Insignia GSi, Nürburgring Nordschleife'de bir turu bir önceki nesil Insignia OPC'den 12 sn önce tamamlamış. Bu performansta hafiflik ve 4x4 sisteminin yanı sıra şasi ayarlarının

TEKNİK VERİLER

Motor
4 silindir, çift turbo, dizel

Motor hacmi
1956 cc

Güç
210 HP-4000 d/d

Maks. tork
480 Nm-1500 d/d

Güç aktarımı
4x4, 8 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y
4910/1871/1445 mm

Bagaj hacmi
490-1450 lt

0-100 km/s
7,9 sn

Maks. hız
233 km/s

Tüketim
7,0 lt/100 km

CO_2
186 gr/km





AGR sertifikalı ve kobra tasarımlı spor koltuklar hem rahat hem destekleri çok iyi.



Tasarımda sportiflik göze çarparken, performans ve yol tutuş yeni GSi kısaltmasının hakkını veriyor.



da büyük rolü var.

Sportif ve alçaltılmış şasi, sportif süspansiyon sistemi ve sportif koltuklar Insignia GSi'a, serideki standart Insignia modellerine göre daha sert bir kullanım stili kazandırmış. 4x4 sistemi ve düşük profilli Michelin lastikler ise yol tutuş konusunda farklarını ortaya koyuyor. Sürüş yüksekliği yere oldukça yakın, bu ise çevre görüşünü biraz olumsuz etkiliyor.

Kobra tasarımlı sert koltuklar vücudün her bölgesini sararak, hızlı virajlı yollarda destek sağlıyor. Ama bu sportif ayarlar, sürekli şehir içi parkurlar kullanıldığında konforsuz ve yorucu da olabiliyor.

Insignia GSi, virajlı yollarda ve otobanlarda ise kendisini evinde hissediyor ve gerçek performansını ortaya çıkartıyor. 2,0 lt motordan dolayı yaşanan vergi dezavantajı ise onu, 1,6 lt motorlu dizel otomatik Insignialardan daha pahalı hale getiriyor.



SONUÇ

HIRANT KASAPOĞLU

GSi ismi Insignia ile yeniden hayat buldu. Insignia GSi, sportif özellikleriyle ismini sonuna kadar hakediyor. Hem tasarımıyla, hem de sportif sürüşüyle gerçekten de keyifli bir otomobil. 2,0 lt dizel motor, 8 ileri otomatik şanzımanla iyi bir birliktelik sergiliyor.



Kokpit neredeyse standart Insignia ile aynı. Kalite yüksek, kullanım oldukça rahat.

Küçük motorla büyük keyif

Porsche 718

Porsche'nin küçük giriş modeli olarak anılsa da 718 Cayman, maksimum sürüş keyfi veren bir "ağır abi!"



Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Cayman



Kardeşi Boxster gibi Cayman da mutlak bir keyif aracı: Küçük, güçlü, hızlı ve kıvrak.



Ortada konumlandırılmış egzoz çıkışları artık bir Cayman-Boxster imzası haline gelmiş durumda.



Arka kanat otomatik olarak yükseliyor.



Ortadan motorlu yapısıyla alışılmış konseptlerin dışına çıkan 718 Cayman'ın minicik cüssesine, 2,0 lt motorlu, koskocaman bir keyif sığdırılmış.

Önce görünümle başlayalım... Markanın yeni tasarım dilinin kullanılmasıyla kapsamlı bir şekilde değişen otomobil, gergin hatlara sahip. Önde ve yanlardaki hava girişleriyse ona tehditkar bir görünüm kazandırıyor. Bir Porsche olduğunu metrelerce uzaktan fark etmenizi sağlayan sivri burun ve uzun kaput da atletik duruşuna katkıda bulunuyor. LED gündüz farlarını da içeren bi-xenon farların tasarımı da, tipik bir Porsche'de olması gerektiği gibi yuvarlak. Yeniden tasarlanan stopların üç boyutlu yapısı ve 4 fren lambası ise 718'in gece sürüşlerinde de hemen ayırt edilmesini sağlıyor.

İç kısımda da belirgin revizyonlar göze çarpıyor. Örneğin gösterge ekranının üst kısmı, havalandırma ızgaraları dahil olmak üzere yeniden tasarlanmış. Ayrıca 918 Spyder'ın spor direksiyonu ve geniş bağlantı seçenekleri 718'e transfer edilmiş.

Standart olarak sunulan Porsche İletişim Yönetimi (PCM) cep telefonu bağlantısı, ses düzeni arayüzleri ve 150 Watt gücünde Sound Package Plus ses sistemini içeriyor. Bunun dışında PCM'in Connect modülü, akıllı telefonlar için USB girişi, Apple CarPlay ve Porsche Car Connect gibi özel eklentileri de içeriyor. Sunulan bir diğer opsiyon olan ses kontrollü navigasyon modülüyse adres girmeyi kolaylaştırıyor.

Porsche Tork Vektör (PTV) ve direksiyonun üzerindeki program düğmesiyle kontrol edilen Spor Krono Paketi gibi opsiyonlar, 718 Cayman'ın sportif karakterinin müşteri isteklerine göre daha iyi düzenlenebilmesini sağlıyor. Diğer opsiyon ise, standart versiyondan 10 mm daha alçak olan PASM isimli spor süspansiyon.

TEKNİK VERİLER

Motor
2lt Turbo

Motor hacmi
1988 cc

Güç
300 HP/6500 d/d

Maks. tork
380 Nm/6500 d/d

Güç aktarımı
Arkadan İtiş

U/G/Y
4379/1801/1.295 mm

Bagaj hacmi
150 lt ön, 275 lt arka

0-100 km/s
4,7 sn

Maks. hız
275 km/s

Tüketim
6,9 lt/100 km



İç mekan özellikleri ister küçük ister büyük olsun, tüm Porsche'lerde aynı: Kaliteli, fonksiyonel ve sportif.

Normal, Spor ve Spor Plus adlı 3 sürüş programına artık Bireysel isimli yeni bir program da eşlik ediyor. Bu modda sürücü, çeşitli sistemler için önceden programlamış olduğu bireysel ayarları kullanabiliyor.

718 Cayman modelinde, kardeşi 718 Boxster'deki gibi turboşarjlı 4 silindirli yeni küçük motorlar kullanılıyor ve giriş seviyesini 2.0 lt 300 HP'lik üreten ünite oluşturuyor.

Sürüş izlenimi

Şehir içinde meraklı gözleri üzerinizde hissetmekten rahatsız olmuyorsanız, bu otomobili, özellikle de bu rengiyle tavsiye ederim. Böyle bir keyif makinesini nasıl sakin kullanırsınız, orasını bilemem ama, sakin kullanımlarda 9 lt gibi tüketimlere ulaşmak mümkün. Ancak onun hakkını vermek isterseniz 12-13 lt'nin üzerindeki değerleri göze almanız gerekecek. Sürüş modlarının kontrol edildiği yüzeyin ortasında bulunan bir düğme, 20 saniyelik maksimum turbo basıncı sunarken, buna muhteşem bir ses de eşlik ediyor. Ancak bu takviyeyi Sport Plus dışındaki diğer 3 modda devreye sokabiliyorsunuz. Hemen sırtınızda çalışan motorun ortaya yakın konumu ve aracın alçak yapısı, harika bir yol tutuş sağlıyor. Diğer taraftan ses konusu biraz hayal kırıklığı yaratıyor: Marşa bastığınızda bir hoş geldin kükremesiyle çalışmaya başlasa da, sonrasında bu yırtıcı sesler ortadan kalkıyor. Yani bir Porsche'nin içinde olduğunu "duymak" için bolca yüksek devir çevirmeniz gerekiyor.


Sport Chrono paketi opsiyon listesinde.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Burun tasarımındaki yenilikler, aracın aslında olduğundan daha geniş görünmesini ve buna bağlı olarak daha oturaklı hissettirmesini sağlıyor. Ortadan motorlu yapının sunduğu denge ise, onu mutlak bir sürüş makinesi haline getiriyor.



Gözü yükseklerde

Honda CR-V

Honda'nın kompakt SUV'u CR-V yenilendi. Yeni CR-V Türkiye pazarına Ekim ayında, 1,5 lt benzinli motorla gelecek.

Kompakt SUV sınıfının yaratıcıları Japon markalarıdır. Çeyrek asır kadar önce Toyota RAV4, Subaru Forester ve Honda CR-V bu sınıfta öncü rolünü üstlenmişti. Honda CR-V geniş iç hacmi ve gösterişli tasarımı ile diğerlerinden öne çıkıyordu. 1995'teki gün yüzü gören bu ilk CR-V modelinin üstünden tam 23 yıl geçti. Mevcut model olan dördüncü nesil ise 2012-2018 yılları arasında üretildi. Japon marka CR-V modelini bu yıl bir kez daha yeniledi, böylece başarılı kompakt SUV beşinci nesliyle tazelenmiş oldu. Tasarımında iyileştirmeler yapılan CR-V'de sağlam, modern ve cesur dış çizgiler kullanılmış, iç tasarım ise sade ve fonksiyonel bırakılmış, iç mekanda kaliteli ve elit görünümlü malzemelere yer verilmiş. Yeni tasarımla birlikte aracın altının yerden yüksekliği 35 mm kadar artarak 201 mm'ye ulaşmış, böylece bozuk zeminlerde daha kolay ilerlemesi sağlanmış.

Boyu aynı, içi daha geniş

Otomobilin toplam boyu bir önceki modelle aynı kalırken, ön ve arka tekerleklerin tamponlara yaklaştırılması sonucunda dingil mesafesi 33 mm artırılmış. Bu da iç mekanda artan bir iç hacim anlamına geliyor. Honda'nın kompakt SUV'unda ilk kez 7 koltuklu seçenek yer alacak. Mühendisler 5 ve 7 koltuklu modellerde aynı gövdeyi kullanmışlar, yani toplam boyutlar ve dingil mesafesi her iki modelde de birebir aynı. 7 koltuklu araçlarda orta sıra koltuklar 15 cm ileri geri kaydırılabiliyor ve orta koltuk sırtları yatırılarak üçüncü sıra koltuklara geçilebiliyor. Üçüncü sıra koltuklar yetişkinlerin uzun mesafeli sürüşlerdİç e kullanabilecekleri tarzda geniş ve rahat değil ama çocuk yolcular için uygun olabilir.

Dizel yok, hibrit gelecek

Yeni CR-V'de 1,5 lt hacimli, VTEC Turbo benzinli motorlar kullanılacak. Aktarma organı olarak ise 7 ileri oranlı CVT ve 6 ileri oranlı manuel şanzımanlar var. Ayrıca önden çekiş ve AWD isimli dört tekerlekten çekiş seçenekleri var. Türkiye pazarına ise sadece CVT otomatik şanzımanlı ve AWD dört tekerlekten çekişli modeller gelecek. Küçük benzinli





Yakışıklı bir SUV olan yeni CR-V'de bunun dizel motorlar yerine yerine hibrid seçeneğine yer verilecek.



7 koltuklu versiyonda orta sıra 15 cm ileri geri kaydırılabiliyor. İç mekan genişlikleri artmış.

motorun sunduğu 193 HP'lik güç ve 243 Nm'lik tork yeterli. 100 km/s hıza 9,5 sn'de ulaşan ve 200 km/s son hıza sahip olan aracın ortalama tüketimi 7,1 lt/100 km. 2,0 lt benzin motorlu hibrit seçenek ise 2019'da yollarda olacak. Ancak mevcut CR-V'deki 1,6 lt'lik dizel motor yeni CR-V'de yer almayacak. Oysa Hyundai Tucson ve Kia Sportage gibi rakipler yeni 1,6 dizel motorlarını piyasaya sunmaya hazırlanıyorlar.

Sessiz ve konforlu sürüş

Honda'nın yenilenen kompakt SUV'unda kaliteli malzemeler ve artırılan konfor göze çarpıyor. Yeni aracın tanıtımı Avusturya Alp Tirollerinde yer alan Kitzbühel bölgesi civarında yapıldı. Test rotamızdaki trafik koşulları yüksek hıza imkan tanımasa da, yeni CR-V'de sessiz ve konforlu bir sürüşün hakim olduğunu söylemek mümkün. CVT şanzımanda iyileştirmeler yapılmış ama hala konvansiyonel otomatik şanzımanların tepkisini sunmaktan uzak. CVT şanzıman her ne kadar sürekli değişken ve kesintisiz bir yapıda olsa da, 7 ileri oranlı otomatik vites şeklinde vites oranları da simüle edilmiş ve bu oranlar arasında vites geçişleri yaşanıyor, istendiğinde direksiyondaki pedallardan manuel vites geçişleri de sağlanabiliyor. Otomatik şanzımanın yanı sıra, her ne kadar Türkiye'ye gelmeyecek olsa da, 6 ileri oranlı manuel şanzımanlı versiyonu da denedik. Manuel versiyon yumuşak vites geçişleriyle sürüş keyfini artırdı.

Motorun 193 HP güç değeri, çekiş gücü için yeterli. Benzer şekilde, küçük motor hacmine rağmen ulaşılan 243 Nm'lik tork da sıkıntı çıkartmıyor ama ani hızlanma gerektiğindei esneklik biraz düşük kalıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor
4 silindir, turbo benzinli

Motor hacmi
1498 cc

Güç
193 HP-5600 d/d

Maks. tork
243 Nm-2000-5000 d/d

Güç aktarımı
Akıllı 4x4, CVT otomatik şanzıman

U/G/Y
4600/2117/1689 mm

Bagaj hacmi
561 lt

0-100 km/s
10 sn

Maks. hız
200 km/s

Tüketim
7,1 lt/100 km

CO_2
162 gr/km



SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Honda CR-V'nin, ilk nesilden itibaren özel bir müşteri kitlesi var. Geniş iç mekanıyla beğeni toplayan CR-V artık 7 koltuklu olarak da alınabiliyor ama bu üçüncü sıra koltuklar çocuk yolcular için daha uygun. 1,5 lt hacimli benzinli motor performans ve sürüş keyfi açısından yeterli ama gözler yine de bir dizel motorlu versiyon arıyor.



Arka tasarım da şık. Krom detaylar kalite hissini artırıyor.



Kokpit tasarımı gayet başarılı. Kullanılan malzemeler öncüsüne göre daha kaliteli.





193 HP ile gayet güçlü olmasına rağmen ani hızlanma taleplerini tam olarak karşılayamıyor.



Makyaj, ızgara, tampon ve farlardaki ufak değişimlerden ibaret.

Hafifçe makyajlandı

Skoda Fabia

Skoda, küçük sınıftaki Fabia modelini hafifçe makyajladı. Yenilenmiş Fabia Ekim ayında Türkiye'de satışa sunulacak.

Volkswagen Polo'nun Skoda'daki kardeşi olan Fabia, Çek üretici için önemli bir model çünkü 1999'dan beri toplam 4 milyon adet üretilmiş. 2015'ten beri yollarda olan üçüncü nesil Fabia ise küçük bir makyaj operasyonuyla güncellendi. Makyajlı Fabialar Ekim ayında Türkiye'de yollara çıkacak.

Makyajlı Fabia'daki tasarım yenilikleri şu şekilde; ön tasarımda radyatör ızgarası, farlar ve tamponlar yeni bir forma kavuşmuş, daha ince yapılarıyla göze hitap etmesini biliyorlar.Arkada ise stop lambaları, tampon ve tampona entegre reflektörler yeni. Ön farlar ve stoplarda LED teknolojisi kullanılmış. Ayrıca 18 inçlik jant opsiyonu da var.

İç mekanda ise kapı içleri ve kokpitte yeni malzemelere, yeni gösterge paneline yer verilmiş. Monte Carlo versiyonunda ise karbon görünümlü yeni gösterge paneli var. 6,5 inç büyüklüğündeki bilgi eğlence sistemi de ilk kez Fabia'da kullanılıyor.

Sürüş asistan sistemleri arasında yer alan kör nokta uyarısı, arka trafik uyarısı ve otomatik farlar Fabia için birer yenilik. Fabia'dan yer alan akıllı ve pratik detaylar arasında da 4 tane yenilik var; arka koltuklar için çift USB girişi, arka koltuklarda yer alan tablet taşıyıcısı, çift katlı bagaj zemini ve Kombi versiyonun bagajında yer alan LED el feneri birer "Simply Clever" yeniliği.

Makyajlı Fabia Ekim ayında Türkiye'ye 1,0 lt TSI ve MPI benzinli motorlarla, manuel ve DSG otomatik şanzıman seçenekleriyle gelecek. 3 silindirli 1,0 lt TSI motorun 97 ve 110 HP'lik güç çıkışları bulunuyor. Türkiye'ye bu motorun 110 HP gücündeki versiyonu DSG otomatik şanzımanla gelecek. Giriş seviyesinde ise 75 HP gücünde 1.0 lt MPI motor yer alıyor ve 5 ileri manuel şanzımanla kombine ediliyor. Tanıtımı Çek Cumhuriyeti'nin başkenti Prag'da yapılan makyajlı Fabia'yı Prag şehir içinde ve otoyollarda denedik. 110 HP'lik 3 silindirli TSI motor, Fabia için yeterli çekiş gücünü sunuyor. Otoyollarda herhangi çekiş eksikliği hissettirmiyor. Yüksek devirlerde ise 3 silindirli motorun kendine has hava emiş sesi kendisini hissettiriyor.



İç mekanda kapı içleri ve ön paneldeki malzemeler yeni.



Arkadaki kısımda LED teknolojili stoplar ve tampondaki reflektörler yeni.

Teknik veriler

Motor
3 silindir, turbo, benzinli

Motor hacmi
999 cc

Maks. güç
110 HP
5000-5500 d/d

Maks. tork
200 Nm
2000-3500 d/d

Güç aktarımı
önden çekiş, 7 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y
3997/1732/1467 mm

Boş ağırlık
1165 kg

Bagaj hacmi
330 lt

0-100 km/s
10,1 sn

Maks. hız
194 km/s

Tüketim
4,6 lt/100 km

CO_2
105 gr/km



SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU / ÇEK CUMHURİYETİ

Fabia, yapılan makyajla daha şık görünüyor. Özellikle LED teknolojisi eklenen far ve stoplar kristal görünümleriyle şık duruyor. Fabia'nın küçük benzinli motorları tutumlu yapılarıyla kullanıcıların beğenisini kazanıyor.



Dışarıda dizel olduğuna dair işaret yok. Dizeli ancak sesinden tanıyabiliyorsunuz.

Tutumlu minik SUV

Hyundai Kona 1.6 CRDi

Hyundai'nin en küçük SUV ürün ailesi 2 yeni dizel motorla genişledi. Araçta hem önden çekiş, hem de 4x4 seçenekleri var.

Avrupa'da 1 yıl önce piyasaya çıkan Kona, Hyundai'nin SUV ailesini aşağı doğru genişletmişti. Bu modelin başarısını artırmak için Koreli üretici, yeni dizel motorun 2 güç seviyesini seçeneklere ekledi: 1,6 lt'lik 4 silindirli bu motorun güç seviyeleri ise 115 HP (6 ileri manuel) ve 136 HP (7 ileri çift debriyajlı şanzıman).

Yüksek güçlü versiyon ile ilgili ilk izlenimlerimiz, gayet olgun bir motor olduğu yönünde. 1750 d/d gibi düşük bir devirde alınan 320 Nm'lik yüksek torkuyla bu motor, boyu sadece 4,17 m olan Kona'ya sakin sürüşler sağlıyor. Ayrıca belirgin bir serilik de kazandırıyor: 0-100 km/s süresi 11,2 sn, maksimum hız 186 km/s. Tek sıkıcı ayrıntı ise çift debriyajlı şanzımanın sık sık kararsız kalması: Konfor modunda uzun süreler pasif kalırken, sonrasında beklenmedik anlarda iki vites birden düşürüveriyor. Spor modda ise şanzıman daha atak bir karakter sunsa da, motor çok daha fazla devir çeviriyor. Burada araç sahibinin hangi ödünleri vereceğine karar vermesi gerekiyor.

Yüzde 10'luk satış hedefine ulaşabilmesi için mühendisler, motorda SCR katalizatörü kullanarak sert Euro 6d-TEMP normunu karşılamasını sağlamışlar. Tüketim rakamları ise Hyundai'nin açıklamasına göre 4,1 lt ile 4,9 lt arasında. Sürüş izlenimlerimizdeki reel tüketim değerleri yaklaşık 1 litre daha yüksek olsa da, bu motor gelecekte de varlığını sürdüreceğinin garantisini veriyor.

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Güçlü dizelle Kona, olgun bir görüntü çiziyor. Çift debriyajlı şanzıman sert kullanımlarda sert tepkiler verebiliyor.

Asistan sistemler ve bağlanabilirlik çözümleri de geleceğe güvenle bakmasını sağlıyor. Android Auto ve Apple CarPlay desteğiyle güncel cep telefonlarını araca bağlamak ve bunları kablosuz olarak şarj etmek mümkün. Şerit takip asistanı, dikkat dağınıklığı asistanı, acil durum asistanı ise güvenliği artırıyor. Ayrıca bunlara, kör nokta uyarısı ve dikey trafik takip/uyarı sistemi de eklenebiliyor.

1700 Euro ekstra bedel (Almanya) ödeyerek 136 HP'lik dizel motoru dört tekerlekten çekiş sistemiyle kombine etmek mümkün ve bu haliyle aracın fiyatı 28 bin Euro. 115 HP'lik dizel ve önden çekişli versiyonun başlangıç fiyatıysa 21 bin 350 Euro. Dizel motorlu Kona'nın Türkiye'ye yılın son çeyreğinde getirilmesi planlanıyor.



Şık görünümlü kokpit renkli dekorasyonu ve basit kullanımıyla beğeni topluyor.

Hyundai Kona 1.6 CRDi 4WD

Motor 4 silindir, turbo, önde enlemesine **Motor hacmi** 1598 cc **Güç** 136 HP-4000 d/d **Maks. tork** 320 Nm-1750 d/d **Güç aktarımı** 4x4, 7 ileri çift debriyajlı şanzıman **U/G/Y** 4165/1800/1565 mm **Boş ağırlık** 1497 kg **0-100 km/s** 11,2 sn **Maks. hız** 186 km/s **Tüketim** 4,6 lt/100 km



Tucson'a yeni turbo

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI DCT



Yeni Tucson'u makyajlı ön tasarımından ve iç mekanındaki büyük ekrandan tanımak mümkün.

Üç yıllık üretim sürecinin ardından Hyundai, çok satan SUV'u Tucson'u ömrünün ikinci yarısı için yeniledi.



Stoplar ve arka tamponun alt kısımları da yenilenmiş.

Tucson, Hyundai'nin Almanya'daki en başarılı SUV modeli. 2015'ten beri piyasada olan kompakt SUV'un, kardeşleri Kona ve Santa Fe'nin yanında yaşlı görünmesini engellemek için Koreli üretici, bir makyaj operasyonu gerçekleştirdi. Altıgen ızgara, bolca krom dekorasyon ve yeni LED gündüz farlarıyla hafifçe değiştirilen tamponlar ve yeni stoplarla sınırlı olan bu makyaj için oldukça hafif denilebilir.

İç mekanda mühendisler, yeni ön panelde daha kaliteli malzemeler kullanmışlar. Pure, Select, Trend, Style ve Premium olmak üzere 5 donanım seviyesi bulunan aracın bağlanabilirlik ve güvenlik donanımları da iyileştirilmiş.

Tucson'un tüm motorları Euro 6d-TEMP normunu karşılıyor. 185 HP'lik güçlü dizel ise artık 48 Volt'luk elektrik ağına ve Kia Sportage'ın yumuşak hibrid sistemine sahip. Tucson'un Almanya fiyatları 23 bin Euro seviyesinden başlarken, topmodelde bu rakam 39 bin 100 Euro'yu buluyor. Makyajlı Tucson Eylül ayı başında Türkiye'de satışa çıkacak.



Hyundai Tucson 1.6 T-GDI DCT

Motor 4 silindir, turbo **Motor hacmi** 1591 cc **Güç** 177 HP-5500 d/d **Maks. tork** 265 Nm-1500 d/d **Güç aktarımı** önden çekiş, 7 ileri çift debriyajlı şanzıman **0-100 km/s** 8,9 sn **Maks. hız** 201 km/s **Tüketim** 7,2 lt/100 km



SONUÇ
MALTE BÜTTNER

Hyundai, SUV model yelpazesinin ne kadar önemli olduğunu yeni modelleriyle etkileyici bir şekilde gösteriyor: Kona, Tucson ve Santa Fe... Her biri başarılı modeller. Yeni ve temiz dizel motorlar ise, Hyundai'nin dizellere gelecekte de güvendiğini ortaya koyuyor.



İç mekan kaliteli ve değişken. Manuel şanzımanla Santa Fe, 2,5 ton römork (otomatik: 2.0 ton) çekebiliyor.

Heybetli bir SUV

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD

Artık tek bir gövde seçeneğiyle satılan yeni Santa Fe, 4,77 m uzunluğa sahip ve üçüncü koltuk sırası opsiyonu da sunuyor. Bu da eski Grand Santa Fe'yi gereksiz kılıyor.

LED gündüz farlarını da içeren ince yapılı ön aydınlatma grubu, ilk fark edilen dış yenilik. İç mekanda ise daha kaliteli malzemelere yer verilmiş. Yeni Santa Fe ilk etapta 2,4 lt 185 HP'lik benzinli motorla, 2,0 lt (150 HP) ve 2,2 lt 200 HP'lik iki dizel motorla satılıyor ve bu motorların hepsi Euro6d-TEMP normunu karşılıyor. Hyundai'ye göre müşterilerin yüzde 90'ı dizel motorları tercih edecek. Yeni Santa Fe'nin Almanya fiyatları 35 bin Euro civarından başlıyor.

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD

Motor 4 silindir, turbo, önde enlemesine **Motor hacmi** 2199 cc **Güç** 200 HP-3800 d/d **Maks. tork** 440 Nm-1750 d/d **Güç aktarımı** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman **0-100 km/s** 9,3 sn **Maks. hız** 205 km/s **Tüketim** 9,3 lt/100 km





Yeni Focus ile fabrikadan fabrikaya

FORD FOCUS

Bir anda kendimizi bolca dar virajlı, yeni bakımdan geçmiş asfalta sahip yokuşlar ve düzlüklerle dolu bir yolda buluyoruz. Aklımıza "hey, sürücü cennetindeyim" fikri geliveriyor. Çünkü kulaklarımıza Nürburgring'den gelen motor kükremeleri ulaşıyor. Hemen önümüzde sert bir viraj var. Viraj girişindeki kameraman arkadaşımız baş parmağını kaldırarak trafiğin müsait olduğunu belirtiyor. 70 km/s'ye kadar tam gaz hızlanıyor, direksiyonu tam tur sağa çeviriyoruz. Lastiklerden cayırtı sesleri gelirken araç, altımızda sanki asfalt değil de raylar varmış gibi, izini koruyor. Pardon, henüz burada ne yaptığımızı söylemedik, değil mi? Yaptığımız şey, eylül ayında piyasaya çıkacak olan yeni Ford Focus ile uzun bir yolculuk. Bunun için Köln'den Saarlouise'e gidip oradan da geri döndük. Aracı konuğumuz

Ne mutluluk ama! Nürburgring'in hemen yakınında çok keyifli ve sanki bu virajlara aç Focus için yaratılmış bir yol keşfettik.

“Vaaay!” etkisine sahip yeni Focus ile Köln’den Saarlouise’e kadar gidip geri geldik.



KÖLN REN SAHİLİ Köln’ün ünlü Dom Kilisesi’nin önü... Ford’un tasarımı de en az manzara kadar güzel.



FORD FABRİKASI Saarlouis tam bir Ford şehri: 35 bin nüfuslu kentte günde 1400 adet yeni Focus üretiliyor.



BIERSTRASSE Focus, bira evleriyle dolu eski şehir meydanında ama motoru yakıta susamış bir makine değil.

olarak almak içinse Ford yetkililerine “Dördüncü nesil Focus Köln’de yaratıldı, Saarlouis’de üretiliyor. Neden bu rotayı yapmamıza izin vermiyorsunuz?” dedik. Onlar da kabul ettiler ve bizler şu anda çok eğleniyoruz.

Ancak burada, tam gaz bağımlıları olduğumuz anlamını çıkarmayın. Ayrıca altımızdaki araç da sportiflik için yaratılmamış: 1.0 lt 125 HP’lik 3 silindirli bir motora sahip. Gaz verildiğinde tiz seslerle devirlenen motor, yüksek devir isteyen bir makine: Hep 3000 d/d ya da üstü olsun lütfen! Fren yapıp soğumaya bırakıyor ve yakından incelemeye başlıyoruz.

Yeni Focus’un 4,38 m’lik uzunluğu öncüsünden yaklaşık 2 cm daha fazla. Ayrıca yüksekliği de azalmış. Ne yazık ki alçalan tavan yapısı nedeniyle, arka koltuklara geçerken biraz uğraşmanız gerekecek.



Bu süspansiyon muhteşem!



NÜRBURGRING Yeşil Cehennem'e çıkmamıza ne yazık ki izin verilmedi: Süspansiyon burada çok daha fazla keyif verebilirdi. ST-Line paketiyle çok şey vaat etse de, aynı şeyi 3 silindirli 125 HP'lik motor için söyleyemesek de...



İki parçalı katlanan arka koltuklar sayesinde hacim, 341 lt'den 1354 lt'ye yükseliyor.

Diğer taraftan bunu başardığınız anda, kompakt sınıfın en uzun bacak mesafelerinin keyfini sürebilirsiniz. Bu başarıyı sağlayansa 2,70 m ile öncüsünden 5 cm'den daha fazla (!) büyüyen aks mesafesi. Diğer taraftan burada aklınıza şu soru da gelecektir: "Ford mühendisleri acaba burada neden bu kadar ucuz plastik kullanmışlar ki? Neticede ön koltuklarda her şey, en azından diz hizasına kadar, yumuşak dokunma hissi veren malzemelerle kaplı." Olası bir soru daha: "Bagaj hacmi (341 lt) neden bu kadar küçük ki? Özellikle de eski Golf bile 380 lt hacim sunarken. Yeni Kia Ceed'in bagaj hacmi ise 395 lt!"

ST-Line paketli Focus'ta direksiyon simidi oldukça kalın ve deri kaplı. Ayrıca alt kısmı da düzleştirilmiş. Yeni modeldeki asıl ilerlemeleri de direksiyonunun ardındayken hissediyor, Focus'un artık "sıradan" olmak istemediğini fark ediyorsunuz. Gerçekten de buradaki her şey modern, kaliteli ve hoş görünümlü. Örneğin kapı döşemeleri çok kaliteli ve iç mekanda hiç tıkırtı sesi yok. Aynı şey kablosuz şarj yuvasına da sahip olan orta konsol için de geçerli. Yuvadaki plastik yüzey, telefonun kaymasını engelleyecek bir yapıda. Elektrikli park freninin yanındaki bölmede ise değişken yapılı içecek tutucularına yer verilmiş. Kapıları açtığınızda yükselen plastik bir dil, kapı kenarlarını çizilmelere karşı koruyor. Bu donanım, park sensörleri ve geri görüş kamerasını içeren Easy Parking (kolay park) paketiyle birlikte 450 Euro gibi gayet makul bir fiyata satılıyor.

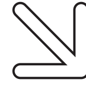
Sırada asıl önemli bölüm var: Kokpit. Her şey Almanya'nın bestseller modeli

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Wow, kesinlikle sportif görünüyor! Özellikle de ST-Line paketiyle çok şey vaat ediyor. Jant ebadı en az 17 inç olmalı. Aksi taktirde jantlar ufacık görünüyor.



Sonunda Ford, bağlanabilirlik konusunda rakiplerini yeniden yakalamayı başardı.





Bu bölmeyi boyacılar pek sevmez: Kapı kenarlarını koruyan bu plastik dil, kapı açıldığında kendiliğinden yükselerek çizilmeleri engelliyor.



İç mekan çoook geniş! 4,38 m'lik Focus'un aks mesafesi 2,70 m. Bu da çok iyi bacak mesafeleri sağlıyor.



TEKNİK VERİLER

Motor
3 silindir, turbo, önde enlemesine

Motor hacmi
998 cc

Güç
125 HP-6000 d/d

Maks. tork
170 Nm-1400 d/d

Güç aktarımı
önden çekiş, 6 ileri manuel şanzıman

U/G/Y
4378/1825/1454 mm

Bagaj hacmi
341-1354 lt

0-100 km/s
10,0 sn

Maksimum hız
200 km/s

Tüketim
4,8 lt/100 km

CO_2
108 g/km

olan VW Golf'ten tamamen farklı ve bu nedenle çooook daha iyi! Navigasyon ekranı direkt görüş alanında olacak şekilde, oldukça yukarıda konumlandırılmış. Hemen altında ses sisteminin kontrolleri yer alıyor. Ne yazık ki burada telefon, radyo veya navigasyon için kısayol düğmelerine yer verilmemiş. Bunları kontrol etmek için her zaman parmağınızla monitörün sol üst kısmındaki minicik HOME ikonuna basmanız gerekiyor ve doğru noktayı tutturmak, yolculuk sırasında zorlayıcı olabiliyor.

Focus'un kumanda konseptinde başka ufak tefek tuhaflıklar da var. Ancak bunlar keyif almak için engel değil. Eğer araç kullanmayı seviyorsanız, Focus size gayet iyi hizmet edecek ve büyük bir keyif kaynağı olacaktır. Tıpkı bu bol virajlı yollarda bize yaptığı gibi... Birbirini takip eden virajlarla dolu şehir dışı yolda, çok bağlantılı arka aksın keyfini sürüyor, sürüş modlarını ayarlayan düğmenin (standart) etkilerini deneyimliyoruz. Bu düğmeyi kullanarak gaz pedalı ve servo direksiyonun tepkilerini ayarlayabiliyor, tam gaz kullanımın keyfini daha yoğun yaşayabiliyorsunuz. Bunun sonucunda yol bilgisayarında gördüğümüz tüketim rakamı ise 6 lt civarında. Şimdi tam gaz zamanı: Saarlouis'e doğru otoyolda 180 km/s hızla ilerliyoruz ve yol bilgisayarındaki anlık tüketim rakamı 7,6 lt! Aracın prospektüsündeki fabrika verisi tüketim rakamıysa 4,8 lt!

Akşama doğru Saarlouis'deki fabrikaya ulaşıyoruz. Burada günde 1400'ü Focus, kalanı da C-Max olmak üzere 1780 otomobil üretiliyor. Fabrikanın üretim kapasitesi yakında artırılabilir, çünkü yeni Focus gerçekten de iyi bir otomobil. Aynı şey fiyat için de geçerli. 85 HP'lik 3 silindirli motora sahip baz versiyonun Almanya liste fiyatı 18 bin 700 Euro ile Golf'e çok yakın. Ancak 15 bin 990 Euro'luk kampanyalı fiyat, Polo'ya daha yakın. 125 HP'lik 3 silindirli motora ve ST-Line paketine sahip test aracımızda ise başlangıç rakamı 25 bin 200 Euro. Ancak buna, metalik mavi (715 HP) renk, kış paketi (400 Euro), Easy Parking (450 Euro), DAB+ destekli B&O ses sistemi (550 Euro) ve panoramik açılır tavan (1200 Euro) donanımları eklendiğinde fiyat, 28 bin 500 Euro seviyesine ulaşıyor. Test aracımızın kampanyalı fiyatıysa 24 bin 800 Euro. Eğer kampanyalı fiyatlar korunabilirse, zaten çok iyi bir otomobil olan Focus'un satış rekorları kırmaması için bir engel olacağını sanmıyoruz.

SONUÇ
ANDREAS MAY

Ford gerçekten iyi iş çıkarmış. Yeni Focus, bağlanabilirlik konusunda rakipleriyle aynı seviyede. Dinamizmdeyse neredeyse tüm rakiplerinden daha başarılı. Yeni Focus tam bir sporcu Ford!

48 Volt'la gelen tasarruf

Kia Sportage

Koreli üretici kompakt SUV'unu tazeledi. Yenilenen Sportage 185 HP'lik dizel motora ve bagajında ilave akülere sahip ve bu haliyle eskisinden daha tasarruflu olmayı hedefliyor.



Kia için Sportage, birçok Avrupa ülkesindeki en önemli modellerinden biri. Örneğin 2017 yılında Kia'nın Almanya'da sattığı 70 bin aracın 15 bin tanesini Sportage oluşturmuştu. Bu da toplam satışlarda yüzde 21'lik bir pay anlamına geliyor. Makyajlı Sportage'ın ise, kısa bir süre önce yenilenen Ceed ile birlikte, Kia satışlarının yüzde 50'sini oluşturması hedefleniyor.

Sportage'ın dış görünümündeki yenilikler pek fazla değil: Tamponlar, ızgara, farlar ve stoplarda hafif değişimler, 5 yeni renk seçeneği, yeni LED sis farları, 17 inç ekrana sahip akıllı telefon bağlantılı müzik sistemi… Bu sistemle birlikte araçta, klima, hız sabitleyici, geri görüş kamerası ve far sensörü ise artık standart donanımda.

Araçtaki en önemli yenilikse çift katlı bagaj zemininde gizli: Siyah renkli küçük bir kutunun yakıt tasarrufuna yardımcı olduğu iddia ediliyor: Sportage'ın 2.0 lt 185 HP'lik üst motor seçeneği artık 4

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Tasarruf konsepti basit: 30 km/s'nin altında dizel motor kapatılıyor. Ancak gaza yüklendiğinizde 185 HP'den beklenen performansı da hissettirmiyor.



Direksiyonun altı düzleştirilmiş. Keskin görüntü kalitesi sunan navigasyon ekranı tam görüş alanında.



Sportage 4,48 m ile gayet büyük bir SUV. Bacak mesafeleri bonkör.


Yüksek farları ve şık ızgarasıyla standart SUV dünyasına farklı bir tarz getiriyor.

tekerlekten çekişli ve yumuşak hibrid motorlu bir model. AdBlue deposuyla birlikte bagaj hacmini 503 lt'den 439 lt'ye düşüren bu kutunun içinde 0,44 kWh kapasiteli bir lityum-iyon akü bulunuyor ve bu akü, şarjı doluyken yakıt tasarrufu sağlıyor.

Artık yola çıkabiliriz... Birkaç metre gidemeden karşımıza çıkan kırmızı ışıkta frene basıp yavaşlıyoruz, hızımız 30 km/s'nin altına indiği anda dizel motor otomatik olarak kapanıyor ve tekrar gaza basana kadar da kapalı kalıyor. Aslında böyle bir start-stop sistemi yeni değil, neticede modern otomobillerin motorları trafik ışığında beklerken stop ediyor. Buradaki sistemin farkıysa, stop etme işleminin araç henüz hareket halindeyken gerçekleşmesi. 48 Voltluk elektrik sistemiyse bu sırada, direksiyondan klimaya kadar elektrikle çalışan her şeye güç veriyor.

Sistemin gerçekten işe yarayıp yaramadığını merak ettiniz mi?

Cevabımız evet! Frankfurt'un şehir trafiğinde yaptığımız sürüşlerin sonunda yol bilgisayarında okuduğumuz tüketim rakamı 5,7 lt/100 km oldu. Kia'nın şehir içi tüketim verisiyse 6,2 lt'ydi. Yumuşak hibrid sistem de zaten en önemli tasarruf potansiyelini şehir içinde sunuyor. Akü, alternatör/marş ünitesi, gerilim çeviricisi ve yeni 8 ileri otomatik şanzımanın getirdiği fazladan ağırlığa (36 kg) rağmen sistem, Kia'nın iddiasına göre yüzde 10'a varan bir tasarruf sağlıyor. Bunun doğruluğunu görmek içinse aracı teste almamız gerekiyor.

Sizlerin ise aklınızda oluşacak ilk soru sanırız, bu yeni sistemin bütçenize getireceği ek yükler ile kazandıracağı ekonominin dengesi olacaktır. Otomatik şanzımana ve 185 HP'lik dizel motora sahip yumuşak hibrid sistemli Sportage'ın Almanya fiyatı 39 bin 500 Euro olarak açıklanıyor. Aslına bakılırsa bu rakam, neredeyse eksiksiz bir donanım sunmasına rağmen, gayet yüksek. Neticede baz modelin (132 HP, benzinli) fiyatı 20 bin Euro civarında. Belki bu haliyle 5 lt civarında bir tüketim sunamıyor ama arada neredeyse 2 misli fiyat farkı var!



19 inçlik jantlar ve far tasarımı oldukça şık.


48 VOLT ELEKTRİK SİSTEMİ

YAKIT TASARRUF YÖNTEMİ




Kokpitteki bir gösterge üzerinden enerji akımları takip edilebiliyor.

Yumuşak hibrid sistemli Sportage'da tasarrufu 3 unsur sağlıyor: Lityum-iyon akü (0,44 kWh), marş-alternatör ünitesi, 12 V - 48 V sistemler arasında enerji geçişi sağlayan gerilim çeviricisi. Gaza sonuna kadar basıldığında bu sistem, fazladan tork katkısı sağlarken, yavaş hızlanmalarda görevi dizel motordan devralarak tasarruf sağlıyor. Fren yaparken ya da yokuş aşağı inişlerde ise marş-alternatör ünitesi, kazanılan kinetik enerjiyi elektrik enerjisine çevirip 48 Volt'luk aküyü şarj ediyor.


Küçük kutu, büyük etki: Akü çift katlı bagaj zemininde gizli.

TEKNİK VERİLER

Motor 4 silindir, turbo, önde enlemesine
Motor hacmi 1995 cc
Güç 185 HP/4500 d/d
Maks. tork 400 Nm-1750 d/d
Güç aktarımı 4x4, 8 ileri otomatik
U/G/Y 4485/1855/1645 mm
Boş ağırlık 1747 kg
Bagaj hacmi 439-1428 lt
0-100 km/s 9,5 sn
Maks. hız 201 km/sn
CO_2 149 gr/km

SONUÇ
ANDREAS MAY

İşe yarıyor! Yavaşlarken motorun kapatılması öncelikle bütçeniz için, ikinci olarak da çevre için gayet faydalı. Sportage, kompakt SUV dünyasının başarılı alternatiflerinden biri. Şimdiyse bu araç, teknolojik ilerleme rolü de üstlendi.



Beklemeye değdi mi?

Borgward

Biraz geç ama tam donanımlı geldi... Acaba BX7 TS'in eski anavatanı Almanya'da şansı olabilecek mi?

Carl Borgward'ın (1890-1963) zamanlaması pek de iyi değildi. Otomobil dünyasının Bremenli öncüsünün otomobilleri hem çok güzel, hem de çok ilericiydi ama pazara her zaman tam olarak olgunlaşmadan çıkmışlardı.

Markanın kurucusu Carl Borgward'ın aksine, BX7 TS ise çok geç kaldı: Bu araç için tam 3 yıl beklememiz gerekti. Geri dönen Borgward markasının ilk kez 2015 Frankfurt Fuarı'nda sergilediği araç, ancak şimdi yollara çıkabildi. İlk haline göre detaylarında hoş değişiklikler yapılan BX7, Avrupa pazarlarında da boy gösterecek. Alman-Çin markanın başlarda aracı 30 bin Euro gibi oldukça rekabetçi bir fiyata satma planlarıysa, gerçekleşemedi: Fiyatı 42 bin 200 Euro olarak açıklandı. Ancak bu rakama eksiksiz bir donanım da dahil.

Yani BX7 TS'te herhangi bir ekstra donanım listesi bulunmuyor. Ancak aynı şey renk seçenekleri için de geçerli: Borgward'ın 1961'den beri üretilen bu ilk modeli sadece mat gri metalik karoser rengi ve kahverengi deri döşemelerle üretilecek. Bunlara, otomatik şanzıman, büyük bir açılır cam tavan, 18 inçlik alüminyum jantlar ve bir bilgi-eğlence sistemi de dahil. 12,3 inçlik ekrana sahip olan sistemin adı, firma kurucusuna hitaben Carl olarak seçilmiş. Aslına bakılırsa markanın geçmişiyle aradaki tek benzerlik de bununla sınırlı. Özellikle de pazarlama yöntemi tamamen yeni...

Bu köklü marka, satış ve servis hizmetlerini ayırmayı hedefliyor. Yani klasik 3S veya 4S bayiler ilk etapta Borgward'da olmayacak. Bir BX7 TS sahibi olmak isteyenler araçları mağazalarda inceleyip test sürüşüne çıkabilecek ama siparişlerini online verecekler. Aracın Almanya'daki servis ve yedek parça hizmetlerini A.T.U. firması üstlenmiş: Toplam 539 personel Borgward müşterileriyle ilgilenecek. Bunun dışında firma, servis ağı olarak 8 Borgward "mükemmellik merkezi" ve 30 adet de uzman servis kuracak.

İlk etapta çok sayıda Borgward sahibi A.T.U'nun servis kalitesini test edemeyecek, çünkü Stuttgart'taki merkez, ilk etapta birkaç yüz adet First Edition model getirmeyi planlıyor. Bunların arasında, garajlarında bir tane Isabella bulunan marka tutkunları çoğunluğu oluşturacak. Bu da uygun bir seçim, çünkü ilk sürüş izlenimlerimiz BX7 satın almanın

Eski Borgward modellerinde sadece bir adet eşkenar dörtgen logo vardı. Şimdiyse ızgarada 88 adet küçük elmas şekli daha var.


Yeni güzel Borgward dünyası: Audi stilinde dijital göstergeler, büyük dokunmatik ekran, Carl adlı kapsamlı bilgi-eğlence sistemi...



ağırbaşlılıkla bir alakası olmayacağını gösterdi.

Borgward'ın sunacağı tek motor da bunu destekliyor: Euro-6b emisyon normunu karşılayan 2,0 lt'lik turbo makinenin gücü 224 HP. 4 silindirli motor kararlı ve güçlü kalkışlar sergilerken, yumuşak sürüşlerde hoş fısıltılarla çalışıyor. Ancak devirlenmeyi pek sevdiği söylenemez: Üst devirlerde metalik gürültüler çıkarmaya başlıyor. Diğer taraftan sürücünün devirli kullanması şart, çünkü Aisin marka 6 ileri otomatik şanzıman her zaman doğru vitesi seçemiyor. Devirli kullanıldığında ise Borgward sahiplerinin, 12 lt/100 km civarında tüketim rakamlarını göze almaları gerekiyor. En azından bizim yol bilgisayarında okuduğumuz rakam böyleydi.

Borgward'ın modern bir otomobil olması nedeniyle bu tüketim hayal kırıcı seviyede yüksek. Direksiyon fazla güç gerektirmese de, geri bildirimleri gayet başarılı. Otoyoldaki süspansiyon kalitesi genelde gayet başarılı. Sadece rögar kapakları ve enlemesine zemin yarıklarının üzerinden geçerken vuruntu sesleri geliyor. Ayrıca birçok Çin otomobilinden farklı olarak işçilik kalitesi çok yüksek. Aracın sadece dijital göstergeleri ve orta konsolu değil, plastik aksamın verdiği dokunma hissi ve deri döşemelerdeki kaliteli işçilik de Audi'yi hatırlatıyor. Karoser gayet rijit, parça birleşim noktaları arasındaki boşluklar eşit, kapılarsa tok bir sesle kapanıyor. Borgward'ın ucuz bir otomobil olduğunu kimse söyleyemez.

Diğer taraftan tasarımı biraz daha özgün olabilirmiş. Almanya pazarından

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Çinlilerin ne kadar hızlı öğrendiklerini eski bir Alman markanın göstermesi ilginç. Kalite şimdiden gayet iyi. Ancak motor-aktarma sistemi biraz gelişme kaldırabilir.

2.0 lt'lik turbo benzinli motoru Borgward Çin'de bizzat üretiyor. Şu anda başka bir motor seçeneği yok.

TEKNİK VERİLER

Motor
4 silindir, turbo, önde enlemesine

Motor hacmi
1981 cc

Güç
224 HP-5500 d/d

Maks. tork
300 Nm-1500 d/d

Güç aktarımı
4x4, 6 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y
4715/1923/1690 mm

Boş ağırlık
1854 kg

Bagaj hacmi
545-1377 lt

0-100 km/s
9,4 sn

Maks. hız
208 km/s

Tüketim
8,9 lt/100 km

CO_2
212 g/km



Marka ismi sadece Porsche daha büyük.


Arkada baş ve diz mesafeleri bonkör.



57 yıl önce kaybolan Borgward, köklü DNA'sının karizmasını taşıyabilirdi: Neticede bu otomobil pekala bir Fransız ya da Koreli olarak algılanabilir. Neyse ki BX7, modern "global modellerin" başarılı özelliklerine sahip. Hatta Carl bile ilk anda başarısıyla dikkat çekiyor, navigasyon sistemi oldukça hassas çalışıyor ve kamera sistemi çok net 360 derece resimler sağlıyor.

Ne yazık ki mesafe takip radarı henüz yok. Ayrıca şerit takip asistanı da daha sonra listeye eklenecek. Aynı şey, modern bir otomatik şanzıman, start-stop sistemi ve Borgward'ın Eylül ayından itibaren Euro-6d normunu karşılamasını sağlayacak partikül filtresi için de geçerli.

Yani beklemeye devam! Neticede tutkunları, Carl'ın zamanından beri buna alışıklar: Borgward her zaman güzel otomobiller üretir, ama bunların mükemmelliğe ulaşması için zaman gerekir!

SONUÇ
CHRISTIAN STEIGER

Bu Borgward, piyasadaki iyi modellere gerçek bir rakip olmaktan henüz uzak. Ancak ayrıntılarda yapılacak iyileştirmeler, modern bir otomatik şanzıman, çağa uygun asistan sistemler ve elektrikli bir versiyonla (2019) BX7'nin neye dönüşebileceğini şimdiden görmek mümkün.

Yeni Audi A6 - V6 dizel - 286 HP - 6 lt/100

AUDI A6 50



km tasarruflu tüketim

TDI



Ne burun ama! Yeni Audi A6'nın devasa ızgarasının genişliği 107 cm, yüksekliği 45 cm.

Konumuz 6 rakamı

Patron, yeni makam aracınız geldi. Kesinlikle çok seksi görünüyor ama Auto Bild'in testine göre bazı zayıflıkları da var.

Audi'de 6 rakamı bolca geçiyor. Tabi ki burada ismi eski, kendisi yeni olan bir Audi'den söz ediyoruz: A6. Motoru, 3,0 lt hacimli bir dizel V6, gücüyse 286 lt. Tasarruflu kullanımda tüketimi ise 6 lt/100 km civarında. Ne yazık ki fiyatı da 6 haneli! Yani bolca 6 var!

Ayrıca kesinlikle çok seksi de görünüyor. Hadi, değerlendirmelere dahil olmayan bir konuyu kısaca dile getirelim! Önce burun: Çok heybetli. Izgara tasarımı 3 boyutlu bir sanat eserini andırıyor, hava girişleri devasa, LED farlar incecik. Arka: Wow! Uzaktan kumandaya bastığınızda bu Audi, sizi hoş bir ışık şovuyla selamlıyor. Arka çamurluğa çaprazdan baktığınızdaysa otomobil tasarım sanatının zirvesiyle karşılaşıyorsunuz. Çıkıntılı yapıları bir şekilde Röhrl'ün ralli otomobillerini hatırlatmasını sağlıyor. Bu eserin sahibiyse Marc Lichte, yani Audi'nin Tasarım Şefi. Önce A8, sonra A7, şimdi A6 ve yakın bir zamanda da Q8: Bu adam güzel şeyler yaratmayı biliyor.

Şimdi sıra A6'yı yakından incelemekte. Yani yola çıkmamız gerekiyor. İlk izlenimlerimiz, çok sessiz olduğu yönünde ve test ölçümleri de bunu destekliyor. 50 km/s'deki gürültü ölçümlerinde okuduğumuz rakam 56 Desibel'di. Bunu başka bir şekilde ifade etmek gerekirse: Buzdolabınız da bu kadar sessiz çalışıyor. 130 km/s hızda ise bu rakam 66 dB. Yani kahvaltı sofrasında yapılan sohbetlerle aynı seviyede. Test defterine düştüğümüz ilk not: Çok konforlu, özellikle de 500 Euro'luk çift cam opsiyonu satın alındığında.

Konumuz hala rahatlık ve konforken: İşçilik kalitesi ve detaylara verilen önemde Audi kesinlikle kendi liginde oynuyor. 50 km/s hızla parke yollarda ilerlerken sağ ön havalandırma üflecinden ses gelmesini "şanssız bir istisna" olarak



İki ekrandan alttakine, navigasyon adreslerini parmağınızla yazabiliyorsunuz.

Gelecek bu tür kokpitlerde mi?

PRO



"Gelecekte otomobillere konuşarak emir vereceğiz."

Andreas May

Bu sistemi lanetliyorum. Monitör çok alçakta. Ardından bir kadınla konuşuyorum ve beni anlıyor. Hedefi söylüyorum, navigasyonu buna göre ayarlıyor. İşte gelecek bu. Peki ya head-up gösterge? Süper! Navigasyon ekranım ön cam oluveriyor ve yönlendirme okları burada çok mantıklı hale geliyor.

KONTRA



"Çok fazla bilgi dikkat dağıtıyor. İnsanın bakışları her zaman yolda olmalı."

Jan Horn

Yağlı parmak izleri, yansıma yapan ekranlar, akıl karıştıracak kadar çok fonksiyon... A6'nın dokunmatik ekranları birer meydan okuma. Sesli kumandadan kaçınmak mı? Burada mümkün değil. Mercedes'in sesli kontrolünden daha kötü. Bence eski moda daha iyi.

nitelendiriyor ve her saniyenin keyfini çıkarıyoruz. Ancak bu keyif bir sonraki kavşağa doğru giderken gaz pedalına sertçe bastığımız ana kadar sürüyor: Ah!

Test aracımız, 6 silindirli bir turbo dizel motor, 8 ileri otomatik şanzıman ve 10 Ah'lık bir lityum-iyon akü ile desteklenmiş marş-alternatör ünitesine sahip bir A6 50 TDI quattro... V6 motor 48 V'luk bir gövde elektrik şebekesi kullanıyor ve yumuşak hibrid sistemiyle fabrika verisine göre 0.7 lt/100 km'lik bir tasarruf sağlıyor. Ancak bunlar sadece teori.

Pratik kullanımda sürücü gaza basar ama ilk anda hiçbir şey olmaz. Burada insanın aklına, önündeki sineği yakalamadan önce ona uzun uzun bakan, sonrasında ise dilini yıldırım hızıyla fırlatıp sineği ağzına alan bir kurbağa aklınıza gelebilir. Yani önce hiçbir şey olmuyor, sonra şimşek gibi ileri fırlıyorsunuz.

Bu davranış bir kurbağada sevimli görünebilir ama 6 haneli fiyatlarla satılan tam donanımlı bir otomobil için kesinlik-

Dört ekranlı otomobil: İlki direksiyonun ardında, iki ve üçüncüler orta konsolda. Dördüncü ise, önemli bilgilerin ön cama yansıtıldığı head-up gösterge.


Arka diz mesafeleri daha geniş ama koltuk minderleri daha kısa. Yine de çok konforlu.

le garip kaçıyor: Motor önce devirleniyor, sonra torkun tamamını akslara gönderiveriyor. Kalkışlardaki bu zayıflık için tek bir şey söylenebilir: Uyumsuz!

Aslına bakılırsa şikayetlerimiz bu kadarla da sınırlı değil. Yani sıra ikinci sorunda: Otomatik şanzıman! Audi tarafından Tiptronic olarak adlandırılan sistem kesinlikle kararsız ve tepkileri gecikmeli. İyice sert bir yorum yapmak gerekirse: Bu sınıfta gaza yüklendiğinizde şanzıman bekleme yapmamalı, her şey yıldırım hızıyla gerçekleşmeli. Evet, Tiptronic şanzıman tam da sportif kullanım sırasında zayıflık gösteriyor.

Çok mu sert oldu? Bizce hayır. Neticede şikayet edilecek bir şeyler varsa mutlaka dile getirilmeli. Neyse, bu sorunların dışında araçtaki her şey neredeyse mükemmel.

Haydi 6 üzerinde biraz daha konuşalım. Evet, A6'nın 6 zirvesini kastediyoruz. 1: bu lüks sedan yumuşak bir karaktere sahip. Yani havalı süspansiyonu en zorlu zemin dalgaları üzerinden geçerken biraz yükseliyor, sonra hemen eski pozisyonuna dönüyor. Yani A6, asfalt üzerinde neredeyse yüzüyor.

2: Dinamik direksiyon (1900 Euro) hafif ve sportiflik odaklı bir otomobilin geri bildirimlerini sunamıyor ama düzeltme yapmaya gerek bırakmadan hassas sürüşler sağlıyor. 3: A6, Dinamik mod seçildiğinde neredeyse bir sporcuya dönüşüyor ve 4 tekerlekten yönlendirme sayesinde virajları çok hızlı bir şekilde alabiliyor. Ancak burada, süspansiyon ayarlarının biraz fazla sert kaldığını da söylemek gerekiyor.

4: Füze gibi gidip, demir atmış gibi duruyor. 5,5 sn'lik 0-100 km/s süresi harika bir zaman. Örneğin bir BMW 530d, 0,2 sn daha yavaş. 100 km/s'deki 34 m'lik fren mesafesi de muhteşem.

5: İç mekan çoooook geniş. 2 cm artan uzunluk arkada 1 cm daha geniş diz mesafesi sağlıyor. 6: Captain Future kokpit! Üç adet ekran ve önemli bilgileri ön cama yansıtan bir head-up göstergeyi içeren kokpitte her şeyi dokunmatik ekran ile kontrol ediyorsunuz. Yani klasik usul çevirmeli-bastırmalı bir düğme yok. Ayrıca ekran içeriklerini isteğiniz doğrultusunda şekillendirmeniz de mümkün. Hatta monitör, parmak temasına hafif bir geri itme ile tepki veriyor.

Zirve demişken 7 rakamını unuttuk: Fiyat! Araç konfigüratörüne girip 60 bin 350 Euro'luk baz fiyatı; Design paketi, havalı süspansiyon, adaptif amortisörler, 20 inçlik jantlar, konfor tipi koltuklar, deri döşeme, büyük navigasyon sistemi, head-up gösterge, geri görüş kamerası ve diğer "güzelliklerden" bazılarını seçerek, 75 bin Euro'nun üzerine çıkarmak mümkün.



SONUÇ
ANDREAS MAY
HENNING KLIPP

Gerçek bir üst sınıf! Tasarımı bu otomobil ligi için kesinlikle seksi. Dokunmatik ekranlı kumanda sistemi bir öncü. İşçilik kalitesi ve görsel-dokunsal kalite hissi birinci sınıf. Ne yazık ki motor-şanzıman uyumu için aynı şeyleri söyleyemiyoruz: Kararsız, dengesiz. Buna rağmen sınıf liderliğine oynayabilir mi peki? Bunun cevabını BMW 5 Serisi ve diğer rakipleriyle yapacağımız karşılaştırmalar gösterecek.

Teknik veriler

	AUDI
Motor (tip/silindir sayısı)	V/6/turbo
Yerleşim	Önde uzunlamasına
Motor hacmi (cc)	2967
Maksimum güç (HP-d/d)	286-3500
Maksimum tork (Nm-d/d)	620-2250
Şanzıman	8 ileri, otomatik
Güç aktarımı	4x4
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	255/40 R 20 Y
CO_2 (gr/km)	150
Tüketim (lt/100 km)	6,4/5,4/5,8
Yakıt deposu (lt)	69
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	2000
Bagaj hacmi (lt)	530
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4939/2110/1457

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	2,0
0-100 (sn)	5,5
0-130 (sn)	8,7
Esneklik 60-100 km/s (sn)	3,0
80-120 km/s (sn)	3,7
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	2035/440
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	54/46
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,3/11,4
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	34,1
100 km/s'de sıcak (m)	34,0
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	56
100 km/s'de (dB(A))	64
130 km/s'de (dB(A))	66
Test tüketimi (lt/100 km)	7,6
Menzil (km)	820
Sportif tüketim (lt/100 km)	**10,4**
Test tüketimi (lt/100 km)	**7,6**
Fabrika verisine göre sapma	(5,8) **% +31**
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	**6,1**

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması
101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

DEĞERLENDİRME


Audi A6 50 TDI quattro

Karoser
Uzunluk 2 cm artarak 4,94 m'ye çıkmış; arka diz mesafeleri daha iyi; 530 lt'lik bagaj sınıf standartlarında
★★★★½

Motor
5,5 sn'lik 0-100 km/s hızlanma tam bir meydan okuma; V6 dizel kalkışlarda zayıflık-gecikme yaşatıyor
★★★★☆

Sürüş dinamikleri
8 ileri otomatik şanzıman bazen kararsız kalıyor ve tam gazda değişimler sarsıntılı; 4x4 sayesinde her zaman güvenli
★★★★☆

Connected Car
3 monitör; düğme yerine dokunmatik ekran; hızlı sesli kontrol; kir tutması nedeniyle ekranlardan puan kırdık
★★★★½

Çevre
7,6 lt'lik tüketim 2035 kg ağırlığında ve V6 motorlu bir araç için makul; Euro 6d-TEMP sayesinde temiz
★★★★☆

Konfor
Havalı süspansiyonla yumuşak bir otomobil; yolda resmen yüzüyor; direksiyon hafif, iç mekan neredeyse aşırı sessiz
★★★★½



MERCEDES G 500

Günlük yaşamın rutininden kurtulmak... Randevular, endişeler, zorlamalar... Bunların hepsinden kaçmak iyi olurdu, değil mi? Hatta asla bulunamayacağınız bir yere kaçmak... Kim bunu hayal etmez ki?

Kaçış aracı için bir önerimiz olacak: Mercedes G Serisi. Tamamen yeni ve (iyi ki) hala safkan arazi aracı ekolüne bağlı bir araç: Merdiven şasi, etkili zeminden yükseklik (24 cm), mutlak 4x4, arazi takviyesi ve 3 diferansiyel kilidi.

Yeni G görsel olarak neredeyse eskisiyle aynı. Yani 1979'dan beri olduğu gibi köşeli ve dik yüzeyli. Ayrıca her şey tanıdık: Yuvarlak farlar, çamurlukların üzerinde konumlandırılmış ön sinyaller, kalın koruma çıtaları, karoserin dışında konumlandırılmış kapı menteşeleri... Merkezi kilidin kapanma sesiyse hala gece vakti ateşlenen bir silah gibi hissettiriyor.

Diğer taraftan yeni G, öncüsünden 5 cm daha uzun ama asıl önemli fark, 6 cm

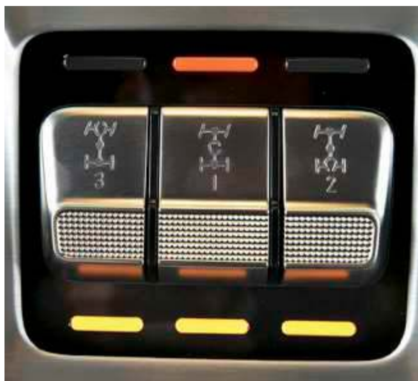


Kum ve çakıl? G Serisi neredeyse her şartta ilerleyebildiğinden arazi macerası asla sona ermiyor.

Seninle her yere giderim...

... hatta dünyanın sonuna kadar! Yeni Mercedes G Serisi ile bu hiç problem değil. Neredeyse eskisiyle aynı görünen G Serisi, aslında tamamen yeni ve sahip olduğu karakteri de aynen koruyor.

Kokpit tamamen yeni. İki ekranlı tasarım S ve E serilerindeki gibi ve G Serisi'ne kesinlikle çok yakışıyor.



Hoş bir detay: Üç diferansiyel kilidinin de kendi şalterleri var.

artan genişlik. Bu genişleme iç mekanda hatırı sayılır bir rahatlama sağlasa da, araç hala bir iç mekan mucizesi değil. Bu araca tırmanarak biniyor, şaşırtıcı derecede yüksekte oturuyor (asfalttan 92 cm yüksek), diğerlerinden üstün hissediyor ve çok rahat yolculuk ediyorsunuz.

Karoserin altında neredeyse her şey yeni olsa da, ön yolcu tutamağı veya dimdik yüzeyler gibi bazı hoş detaylar hala devam ediyor. G Serisi'nin iç mekanında artık, S ve E serilerinde de olduğu gibi, 12,3 inçlik ekranlar bulunuyor. Bunlardan biri sanal kokpit (1012 Euro ekstra) diğeri ise navigasyon (standart) için kullanılıyor. Modern zamanlara hoş geldiniz!

4,4 lt 422 HP'lik çift turbolu V8 de bir modern çağ makinesi. Bu motorla G 500 asla zorlanmadan, çok rahat bir şekilde ilerliyor. Bu sırada motordan, derinden gelen yumuşak ve hoş, bas sesler yükseliyor. Bu araçla bir tünele girdiğinizde lütfen camları açıp gaza basarak ilerleyin ve mümkünse bunu birden fazla kez

RÖPORTAJ

GORDEN WAGENER

"GORDEN WAGENER, BIR IKONU NASIL YENIDEN YARATIRSINIZ?"



Daimler Tasarım Şefi Gorden Wagener (sağda) meslektaşımız Tom Drechsler ile birlikte.

Daimler Tasarım Şefi Gorden Wagener (49) ile Sindelfingen'de buluştuğumuzda, koltuk değnekleriyle yürüyordu. Bunun sebebiyse attan düşerek kalçasını kırmasıydı. 5 saatlik ameliyatın üzerinden 4 hafta geçtiğini söyleyen Wagener, atın satıldığını ve yalnızca otomobillerden söz etmek istediğini belirtti.

Belki de biz yanılıyoruzdur ama yeni G Serisi'nin merkezi kilit kapanma sesi, tıpkı eski modellerdeki gibi çok mu gürültülü?

Gorden Wagener: "Sesi aynen eskiden olduğu gibi. Bunu aynen devraldık. Daha iyisi mümkün değil."

G Serisi gibi bir ikon 39 yıl sonra nasıl yeniden yaratılabildi?

"Dayatmalar yoktu. Önemli olan bu ikonu anlayabilmek, ona saygı duymak ve korumaktı. Tabi ki orantılarını optimize ettik ve daha temiz bir çizgi kullandık. Genişliği orijinalden 10 cm daha fazla. İç mekanıysa tamamen yeniden tasarladık ama 39 yıllık ikonun bazı unsurlarını da kullandık. Yani eskinin çekiciliğini burada da koruduk."

İnsanların bugün tasarımdan çok, yazılımlar hakkında konuşmaları sizi sinirlendiriyor mu?

"İtiraz ediyorum! Yeni MBUX gibi yazılımlar aynı zamanda tasarımdır da. Burada teknolojiyi yepyeni bir müşteri deneyimine dönüştürdük. Sunum, grafikler, performans, tasarım, kullanıcı dostu olma... Bunların hepsinde biz tasarımcıların da emeği var."

Rakiplerinizde "keşke ben üretseydim" dediğiniz bir model var mı?

"Hayır, burada çok mutluyum. Mercedes bambaşka bir şey. Ana akım mı, lüks mü derseniz, seçimim lüks olacaktır."



tekrarlayın.

Aracın ön aksında artık bağımsız süspansiyon görev yapıyor. Test aracımızda ise buna adaptif amortisörler (1550 Euro) de eşlik ediyordu. Direksiyon ise artık kremayer sistemli. Bu yenilikler sayesinde G Serisi, bugüne kadar rastlanmayan bir rahatlıkla kullanılıyor. Ancak bunu kıvraklıkla karıştırmayın: 2,5 tonluk ağırlık her zaman hissediliyor, virajlarda dümdüz gitmek istiyor. Yani hala rahat ve stressiz kullanımlar için yaratılmış bir araç. Yine de bir sorun olursa, ESP devreye girip sert müdahalelerle düzeltmeleri yapıyor.

G Serisi'nin sürüş hissi, günümüz SUV'ları veya Crossover'larıyla karşılaştırılmayacak bir macera etkisi yaratıyor. İşte bu nedenle bizler de G Serisi ile dünyanın sonuna kadar gidebilmeyi isterdik. Hem de hemen, bugün! Tabi küçük (!) bir problem olmasaydı: Yeni G Serisi'nin 107 bin Euro'dan başlayan Almanya fiyatları.



G Serisi, 4,82 m'lik uzunluğu ve 1,97 m'lik yüksekliğiyle gerçekten heybetli bir araç.



Kumluk alanlarda büyük keyif! Gücü her zaman yere aktarabiliyor. Köşeli ve tipik arka tasarım hala aynı.



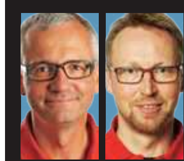
Yüksekte konumlanmış sinyaller gibi geçmişten kalan birçok detay aynen korunmuş.



4,0 lt 422 HP'lik V8 tam bir güç canavarı. Ne yazık ki gücü gibi tüketimi de yüksek.



Koltuklar arka sırada da dik konumlu ve rahat.



SONUÇ

DIRK BRANKE
HENNING KLIPP

Kaçış yattı, hala buradayız! Ve sizlere bu sonucu yazıyoruz: Çevre ve maliyetler gibi konular, puanlamada vasatı aşamayan bir sonuç getirmiş olabilir. Ancak bu, G Serisi'nin muhteşem bir araç olduğu gerçeğini değiştirmiyor. O gerçek bir karakter oyuncusu. Tasarımı sonsuz, motoru çok güçlü, çekiciliği ise rakipsiz.

Teknik veriler

	MERCEDES
Motor (tip/silindir sayısı)	V/8/biturbo
Motor hacmi (cc)	3982
Maksimum güç (HP-d/d)	422-5250
Maksimum tork (Nm-d/d)	610-2250
Şanzıman	9 ileri, otomatik
Güç aktarımı	4x4
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	275/50 R 20 V
CO_2 (gr/km)	276
Tüketim (lt/100 km)	14,1/10,8/12,1
Yakıt deposu (lt)	100
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	3500
Bagaj hacmi (lt)	454-1941
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4817/2187/1969

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	2,3
0-100 (sn)	5,9
0-130/200 (sn)	9,3/27,6
Esneklik 60-100 km/s (sn)	3,0
80-120 km/s (sn)	3,8
Boşgırlık/yükleme kapasitesi (kg)	2540/610
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	53/47
Sağa/sola dönüş çapı (m)	13,6/13,6
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	39,7
100 km/s'de sıcak (m)	39,7
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	58
100 km/s'de (dB(A))	67
130 km/s'de (dB(A))	73
Test tüketimi (lt/100 km)	15,8
Menzil (km)	630
Sportif tüketim (lt/100 km)	19,9
Test tüketimi (lt/100 km)	15,8
Fabrika verisine göre sapma	(12,1) % +31
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	13,8

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması · 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

DEĞERLENDİRME



Mercedes G 500

Karoser

Yeterli iç genişlikler; başarılı ferahlık hissi; maksimum değeri yüksek bagaj hacmi; çok yüksek yükleme kapasitesi



Motor

Çok güçlü V8; çok iyi çalışan otomatik şanzıman; yüksek performans; çok yüksek tüketim



Sürüş Dinamikleri

Hiç olmadığı kadar rahat kullanım; sakin düz gidiş; indirekt direksiyon; büyük dönüş çapı; zayıf frenler



Connected Car

Comand Online, eşzamanlı trafik bilgisi, Android Auto ve Apple CarPlay standart; asistan sistemler kapsamlı



Çevre

Boyutları bir orta sınıf sedana yakın; ağırlık yüksek; start-stop sistemine rağmen tüketim yüksek



Konfor

Koltuklar rahat; uzun zemin dalgalarında süspansiyon sallantılı; yüksek hızlarda rüzgar gürültüsü fazla





Dünyanın en güzel manzarası

PORSCHE 911 GTS RS

Yeni GT3 RS'in devasa arka kanadı tüm bakışları üzerinde topluyor. Ayrıca tüm rakiplerini gölgede bırakacağının da mesajını veriyor.



Şu anda hataya yer yok. Burada her ondalık rakam önemli. Tabi ki önce lastik basıncı, sonra da tur zamanından bahsediyoruz. Henning Klipp devasa lastiklerin havasına azaltıyor. Şu anda rakam 2,2 bar ama 0,2 bar daha azaltması lazım. Ortalığa gergin bir sessizlik hakim. Gerçekten de duyulan tek ses, 911 GT3 RS'in tehditkar hırıltıları.

Bu kadar hazırlık yeterli. Hedefimiz bu pistte Mercedes-AMG GT R'ı dize getirmek. Evet, Hannover'deki 3,8 km'lik Contidrom Pisti'nde bugüne kadar en iyi tur zamanına (1:26,42 dk) imza atan otomobilden bahsediyoruz. Sessizce ilk olarak hava basınç göstergesine, sonra pit alanındaki monitöre, son olarak da önümüzde virajlarla uzanan gri renkli asfalta bakıyoruz. Vitesi seçiyor, devri artırıyor, egzoz kapaklarını açıyor ve gaza basıyoruz. Titanyumdan üretilmiş egzoz sisteminden yıkıcı kükremeler yükselmeye başlıyor. Bu abartılı 911'in ana hedefi tur rekorunu kırmak. İkinci hedefiyse ona neden "günümüzün en safkan spor otomobili" dendiğini göstermek.

Evet, piyasada 520 HP'lik GT3 RS'ten daha güçlü otomobiller var. Örneğin ağabeyi GT2 RS 700 HP güce sahip. Ayrıca 911'in 4.0 lt'lik 6 silindirli boxer'inden daha heybetli makineler de var. Örneğin Audi R8'in 5,2 lt'lik V10'u!

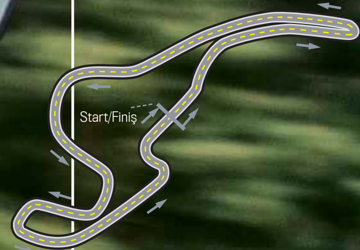
Peki ama GT3 RS bunlarla nasıl başa çıkacak? Örneğin yüksek devirle! Neticede sahip olduğu boxer 9000 d/d çevirebiliyor. 9000 d/d ve PDK şanzıman bir sonraki vitesi otomatik olarak seçiyor. Çok küçük bir devir düşüşünün ardından ibre yeniden 9000 rakamını geçiyor.



Devasa arka kanat, çok yüksek bir bastırma gücü uyguluyor.

Maks. hız: 312 km/s
520 HP-8250 d/d
0-100 km/s: 3,2 sn
Almanya fiyatı 195.137 Euro

"Bar tezgahı" lakaplı arka kanadın üzerinden geçen rüzgarın basıncı tutunmayı iyileştiriyor.



TUR ZAMANI EN İYİLER

Contidrom, AUTO BİLD'in spor otomobiller için kullandığı norm pist. Pistin sürüş özellikleri parkurunun uzunluğu 3,8 km.

Sıra	Start/Finish
1	Porsche 911 GT3 RS **1:26,00 dk**
2	Mercedes-AMG GT R **1:26,46 dk**
3	Porsche 911 GT3 RS* **1:27,53 dk**
6	Audi R8 V10 plus **1:29,92 dk**
8	Nissan GT-R **1:30,48 dk**

* : Bir önceki model



Böyle lastik yakma şovları için aracı zorlamak gerekiyor. Normal kullanımda RS yola mükemmel yapışıyor.



380 mm'lik disk çok güçlü. Seramik frenler opsiyonel. Aurum adlı jant rengi Latince'de altın anlamına geliyor.



Soldaki kontak anahtarı, ortadaki devir sayacı... Hepsi tarihin süzgecinden geçmiş hoş detaylar. PDK şanzıman standart.



SPORTİF DEĞERLENDİRME

Değerlendirme

	Maks. puan	
Karoser	15	6
Kalite	10	9
Koltuklar/oturma pozisyonu	25	24
Donanımlar	10	9
Motor özellikleri	20	20
Performans	50	44
Şanzıman/vitesler	20	20
Ses	10	10
Konfor	10	8
Sürüş güvenliği	20	19
Sürüş özellikleri	30	27
Tur zamanları	50	50
Direksiyon	20	20
Frenler	30	23
Maliyetler	10	1
Tüketim	20	6
Fiyat	50	6
Toplam	400	302



SONUÇ

JAN HORN
HENNING KLIPP

RS kısaltması harfleri Almanca yarış sporları kelimelerinden türetilmiş. Araç rakiplerini geride bırakıyor, sürücüsünü zorluyor ve büyük keyif veriyor. Terlemek hiç bu kadar hoşumuza gitmemişti. 9000 d/d'lik devir sesleriyse kulak zarınızda unutulmaz bir anı bırakıyor. Bunlara bir de en iyi tur zamanı ekleniyor! Daha ne olsun?



Teknik veriler

	PORSCHE
Motor (tip/silindir sayısı)	boxer/6
Motor hacmi (cc)	3996
Maksimum güç (HP-d/d)	520-8250
Maksimum tork (Nm-d/d)	470-6000
Şanzıman	7 ileri, çift debriyaj
Güç aktarımı	arkadan itiş
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	265/35 R 20 Y - 325/30 R 21 Y
CO_2 (gr/km)	291
Tüketim (lt/100 km)	19,2/9,0/12,8
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4557/1978/1297

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	1,4
0-100/130 (sn)	3,2/4,8
0-160/200/250 (sn)	6,9/10,8/18,8
Esneklik 60-100 km/s (sn)	1,6
80-120 km/s (sn)	1,9
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1495/298
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	39/61
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,1/11,1
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	34,5
100 km/s'de sıcak (m)	32,9
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	69
100 km/s'de (dB(A))	76
130 km/s'de (dB(A))	81
Test tüketimi (lt/100 km)	14,0
Menzil (km)	450

Lastikleri ısıtmak için bir çeyrek tur atmamız ve sağ sol yaparak ilerlememiz gerekiyor. Şimdi saldırı zamanı! Gaza oturuyoruz ve düzlüğün bitişinde hız ibresindeki rakam 2 ile başlıyor. Direksiyonu çevirme noktası sadece 40 m ötemizde. Peki panik olmalı mıyız? Hayır, her şey çocuk oyuncağı. Konu sert kullanım olduğunda bu Porsche kendisini kesinlikle çok rahat hissediyor. Yola resmen yapıştığı için fren yapmak çok basit eylem. Ayağınız fren pedalına sonuna kadar basılıyken otomobil, virajı milimetrik bir hassasiyetle dönüyor. Bu sırada insan, Porsche Yarış Departmanı'ndan, hatta fizik kurallarından bile daha yüksek bir gücün otomobili yere bastırıyor olması gerektiğini hissediyor. Yine de her şey saf fizik kanunlarıyla ilgili. Aerodinamik müdahalelerin sağladığı yere bastırma etkisi GT3'ün her zaman asfalta yapışmasını sağlıyor. 1495 kg'lık otomobil, yanal tutunmalarda da viraj içi hızlanmalarda da inanılmaz hisler yaşatıyor.

Bu performans kesinlikle şaşırtıcı, çünkü araç dezavantajlı gibi görünen bir ağırlık dağılımına sahip: Ağırlığın yüzde 61'i arka tekerleklere biniyor. Arka akstaki 910 kg'lık yükün dev bir sarkaca dönüşmemesi için Porsche, teknolojik bilgi birikiminin tamamını kullanıma sunmuş: Dört tekerlekten yönlendirme, aşırı sert ve neredeyse hiç boşluğu olmayan çapraz sevk çubuğu bağlantıları, adaptif amortisörler ve motor kulakları... Bunların hepsi, en zorlu virajlarda bile arka kısmın savrulmaması için savaşıyor. Bu sırada ESP birinci sınıf müdahalelerde bulunuyor ve türünün en iyi direksiyon sistemi sürücüye yardımcı oluyor. RS sadece gereksiz gaz komutu değişimlerini sevmiyor: Virajlarda yapılan sert gaz pedalı basıncı değişimleri aracın dönmesine neden olabiliyor. Bizlerse aracı "temiz" bir şekilde kullanıyoruz: Yumuşak direksiyon yönlendirmeleri, doğru fren ve gaz zamanları... Böyle yapınca hiçbir sorun yaşanmıyor.

Durum böyle olunca yollardaki diğer tüm spor otomobiller onun için birer av haline geliyor ve buna pistte bugüne kadar en hızlı otomobil olan AMG GT R da dahil: GT3 RS, kendisinden neredeyse yarım saniye kadar daha hızlı! Bu rakam normalde küçük gibi gelebilir ama yarış pilotları arasında dünyalar kadar fark anlamına geliyor.

Koltuk ergonomisi hayat kurtarıyor





Doğru koltuk seçimi, koltuk ergonomisi ve doğru oturma pozisyonu kazalarda sürücü ve yolcuların hayatını kurtarabiliyor.

Otomobilde kullanılacak koltukların çoğunlukla birbiriyle çatışan farklı niteliklerinin kusursuz şekilde dengelenmesi gerekiyor.

Kalite: Kullanılan malzemenin kalitesi hem güvenliğe, hem konfora, hem de maliyete doğrudan etki ediyor. Boyut: Bir otomobilin en büyük bileşenlerinden olan koltukların boyutu otomobilin genel tasarımını da etkiliyor. Maliyet: Maliyetler ne kadar aşağıya çekilirse otomobilin fiyatı da aynı oranda aşağıya çekilebiliyor. Ağırlık: Koltuklar ne kadar hafif olursa, o oranda yakıt ekonomisi sağlanıyor ve emisyon değerleri aşağıya çekiliyor.



Bu unsurların yanı sıra her insanın farklı fiziksel özelliklere sahip olduğu da göz önüne alındığında, koltukların çok farklı ihtiyaçlara tam yanıt verebilecek şekilde tasarlanması gerekiyor. Bu durum da yüksek maliyet olarak kendini gösteriyor.

Alman Opel, trafikte uzun süre sabit oturmak zorunluluğu nedeniyle sırt ve bel ağrısı riski ile karşı karşıya kalan sürücüler için sunduğu AGR sertifikalı ergonomik koltukları ile öne çıkıyor. Opel'in Türkiye'de satışları içinde AGR koltukların payı yüzde 23. Markanın hedefi ise 2020 yılına kadar AGR koltuklu otomobil satış oranını yüzde 60'a çıkarmak.

"Doğru koltuk kadar doğru oturma pozisyonu da önemli"

Ortopedi ve Travmatoloji uzmanı Prof. Dr. Metin Küçükkaya, doğru koltuk kadar doğru oturma pozisyonun da önemli olduğunun altını çiziyor. "Genellikle doğru bilinen yanlış olarak 90 derece dik oturmanın doğru olduğu düşünülüyor ancak kaslara gelen yükün en aza indirilmesi için en doğru açı yaklaşık 110 derece. Doğru oturma pozisyonu denildiğinde sadece sırtı açısı değil, kalça, bacak ve kol pozisyonlarının da doğru olması gerekiyor. Günümüzde travmatoloji uzmanları, bir trafik kazası sonrası gördükleri hastaların ne tarz bir kaza geçirdiklerini, oluşan sakatlıklara bakarak söyleyebiliyor. Doğru oturma pozisyonu sadece ağrıları değil, bir kaza anında oluşabilecek sakatlanmaların da etkisini azaltmada faydalı olabiliyor"

Ergonomik otomobil koltuğu

AGR'nin otomobil koltuğu için belirlediği minimum standartlar şu şekilde: Öncelikle sertifikaya aday koltuğun omurga dostu temel sağlam yapısı olmalı, aşırı esnek bir yapı yeterli desteği sağlayamıyor. Sırt yüksekliği ve baş desteğinde yeterli boyutlar olmalı, örneğin sırt desteğinin omuz yüksekliğinde olması gerekiyor. Baş desteğinin ise başla mesafesi en fazla 3 cm olmalı. Yan destekler sürücüyü koltukta güçlü şekilde sabit tutmalı. Dört yönlü bel desteği, ileri geri ve aşağı yukarı şekilde her sürücü için ideal pozisyona getirilebilmeli. Koltuk yüksekliği, eğimi ve derinliği ayarlanabilir olmalı, derinlik ayarının standartları sağlayabilmesi için en az 25 cm olması gerekiyor. Ayarlanabilir baldır desteği. AGR sertifikalı ergonomik koltukları standart koltuklardan ayıran en önemli özelliklerden olan baldır desteği vücut ağırlığının koltuğa daha dengeli dağılmasını sağlıyor. Baldır desteğinin hem uzunluk hem de eğim ayarı olması gerekiyor. İdeal olarak baldır desteği dizden iki üç parmak geride konumlanmalı. Elbette kolay erişilebilen ayarlar da sürüş güvenliği için olmazsa olmaz sayılıyor.

> KISA KISA

TUTKU DOLU ÇİZİMLER

İzmir'deki okurumuz Osman Çetin Yapıcı, otomobillere olan tutkusunu çizimler, illüstrasyonlar ve özel tasarımlar hazırlayarak sergiliyor. Yapıcı instagram hesabında yayınladığı çalışmalarını bizimle de paylaştı. Biz de bu çalışmalardan bir tanesine bu sayfamızda yer vererek sizlerin değerlendirmelerinize sunuyoruz.





Insider
OKAN ALTAN

BU SINAVA HERKES GİRMELİ!

Ticari araç kullanıcıları için uygulanan Psikoteknik Değerlendirme, trafik kazalarına neden olan tüm dikkat ve refleksleri kontrol ediyor... Bence binek otomobil kullanıcıları için de zorunlu olmalı!..

Şirket için ruhsatlanmış bir Pick-Up'ı kullanabilmek için Özel Transport Psikoteknik Değerlendirme Merkezi'nde gerçekten zorlu olan psikoteknik değerlendirme testlerine katıldım... Sürücülerin algı, dikkat, hafıza, muhakeme gibi güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel özelliklerinin; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi psikomotor yetenek ve becerilerinin; risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol tutum-davranış, alışkanlık ve kişilik özelliklerinin yani ölçülmesi ve sürücülük açısından uygunluğu-yeterliliği hakkında bir sonuca varılmasını kapsayan sürücülerde psikoteknik değerlendirme, aslında trafik güvenliği için sadece ticari araç kullanıcılarına değil, tüm binek otomobil kullanıcıları için de zorunlu olması gerekiyor...



Yeni değil, tam 100 yıl önce Avrupa'da sürücü adaylarının değerlendirilmesine duyulan gereksinim sonucu uygulamalı psikolojinin bilgilerine dayanarak psikoteknik değerlendirmenin kuramsal ve uygulamalı olarak yaşama geçirilmesiyle Trafik Psikolojisinin başlamış. İlerleyen yıllar içinde psikometrik testlerin kullanıldığı laboratuarlar kurulmuş... Trafik psikolojisi, her biri kendi içinde bir sistem olan 3 temel alt sistemin çevre, araç ve insanın hem birbirleriyle olan etkileşimini, hem de tek tek bu sistemleri inceliyor. Birinde ortaya çıkacak bir aksaklık bütün sistemi etkiliyor. Kendisiyle, çevreyle, araçla aynı anda ve sürekli olarak baş etmek zorunda olan sürücüler, bu sistemin en önemli unsuru olarak, trafik psikolojisi içinde önemli yere sahipler. Bugün teknolojinin gelişmesi, araçların ve yolların daha güvenli hale gelmesi, güvenlik önlemleri ve denetimler, pek çok ülkede kazaları azaltsa bile trafik kazalarını tam olarak önleyebilmiş değil!... Günümüzde kazaların halen oluşmasında en büyük yüzdeye sahip olan ve değiştirilmesi en zor olan faktör, insandır!..

Trafik psikologlarının hedef ve amaçlarına baktığımızda;

1. Güvenli sürücülük davranışının tanımlanması,
2. Trafik kurallarını ihlal etme, kazaya karışma nedenlerinin analizi
3. Kural ihlal etmeyi alışkanlık haline getirenlerin güvenli sürücüler olarak yeniden kazanılması için verilmesi gereken destek.
4. Tüm bunların sonucunda da trafik kültürü ve trafik güvenliği bilincinin gelişmesine katkıda bulunarak, trafik kazaları nedeniyle yaşanan zararları azaltmak olarak özetleniyor...

Çalışma alanları ve araştırma konuları geniş bir yelpaze oluştursa da; sürücü yeteneklerinin değerlendirildiği psiko-teknik değerlendirme, risk alma eğilimi, kural ihlal etme eğilimi, sürücü tutum ve davranışları, sürücü davranışı geliştirmeye yönelik programlar hazırlama, kanun yapıcılara danışmanlık, gibi değişik alanlarda çalışmalar bu sistem ile gerçekleştiriliyor. Ülkemizde Psikoteknik Değerlendirmenin esasları ve uygulama biçimi Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 79. Maddesi ve aynı yönetmelikte yer alan 4 sayılı cetvelle belirlenmiş. Bu cetvelde de belirtildiği üzere, Psikoteknik Değerlendirme: "sürücülerin sahip oldukları güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel ve psikomotor yetenek düzeylerinin; bu yetenek alanlarında tanımlanan bilgisayar destekli testler aracılığıyla ölçülmesi" olarak tanımlanmış. Buna göre psikoteknik değerlendirme,

- 4 sayılı cetvelde belirtilen usul ve esaslara göre,
- Psikolog ünvanına sahip kişilerce,
- Türkiye toplumu özelliklerine göre hazırlanmış norm çalışmasına sahip olan ve normları ilgili Türk Psikologlar Derneği onaylanmış olan testler kullanılarak,
- yine bu cetvelde tanımlanmış altyapı özelliklerine sahip, resmi ve özel kuruluşlar bünyesinde oluşturulan ve İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerde yapılıyor.

Sürücülere uygulanan en az bir saat süren testin bitiminde sonuç anında öğrenilebiliyor. Psikoteknik raporu ise, sürücüye uygulanan test ve resi ya da özel bir tıp merkezindeki psikiyatrik muayeneden sonra elde edilen bulgular ve uzmanın görüşünü belirtir rapor, onaylanmak üzere il sağlık müdürlüğüne sunuluyor.

Beş yılda bir yenilenen bi psikoteknik değerlendirme uygulaması, çalışma psikolojisinin bir dalı olarak, bireyin belirli bir işteki yeterliliğinin ortaya konması amacıyla, gerekli bedensel ve zihinsel özelliklerinin testler aracılığıyla ölçülmesi anlamında, yani aslında konumuz olan trafikteki güvenliğimiz için zorunlu olmalı!... Sadece ağır vasıta, vinç, inşaat makineleri ve ticari araçlar için değil, psikoteknik değerlendirme, sürücülerin trafiğe çıkıp çıkamayacaklarını anlamaya yönelik olarak tasarlanmış bir inceleme ve değerlendirme yöntem olarak, A'den Z'ye tüm motorlu araç kullanıcılarına uygulanmalı!..

Bu arada, hem araç sahibi şirketlere, hem de bunları kullanan sürücülere ceza kesilmemesi için, SRC belgelerinin yanında bu psikoteknik ve psikiyatr raporlarının taşınması gerektiğini de hatırlatalım...

Lezzetli bir rota Alsace

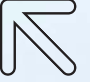
Şarap tadımlarını seviyorsanız, Fransa'nın Alsace bölgesi farklı bir alternatif sunuyor.

Yazı ve fotoğraflar: Hırant KASAPOĞLU

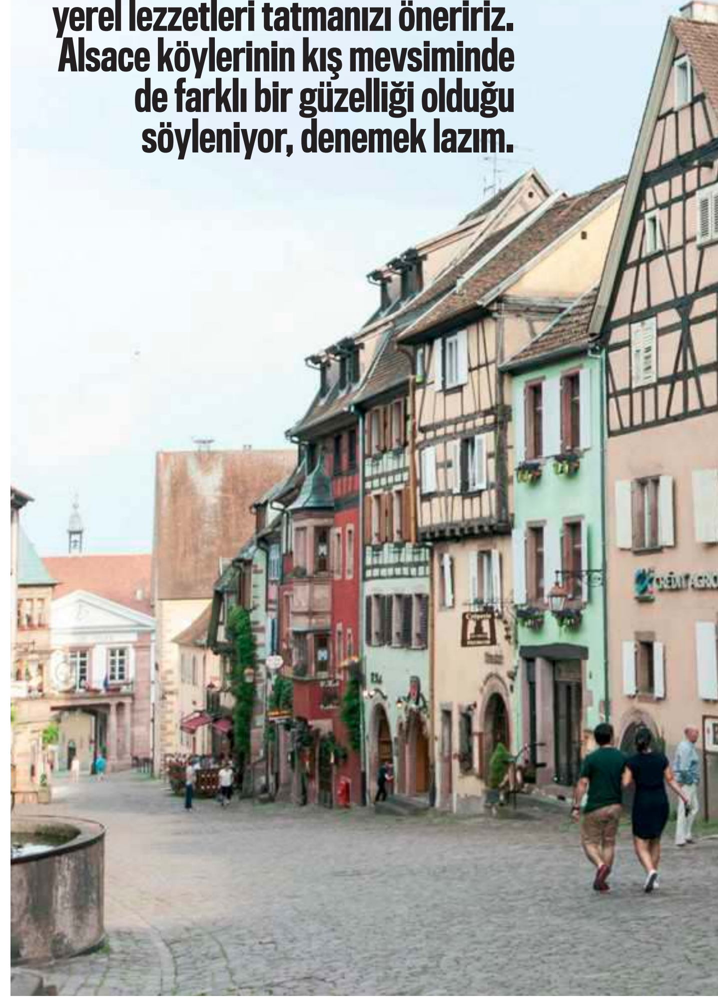
Alsace bölgesinin belki de son dönemde fotoğraflara en fazla konu olan şehri Colmar. Eski şehrin ortasından geçen La Louch nehrinin üzerinde köprüler ve nehir boyunca romantik manzaralı restoranlar var. Şehrin, küçük Venedik olarak adlandırılan bu bölgesinde nostaljik tekne turlarına katılmak da mümkün.




Alsace rotamıza, bölgenin en güneyindeki Mulhouse'dan start alıyoruz. Mulhouse şehir meydanı kompakt ve otantik yapısıyla damaklarda hoş bir lezzet bırakıyor.



Fransa'nın en şirin köyü olarak adlandırılan Eguisheim, Colmar'ın kuzeyinde yer alıyor. Ortaçağdan kalma taş ve ahşap evler, bu nostaljik atmosferin en önemli parçası. Buradaki restoranlarda yerel lezzetleri tatmanızı öneririz. Alsace köylerinin kış mevsiminde de farklı bir güzelliği olduğu söyleniyor, denemek lazım.



Eylül ayı genelde bağ bozumlarının yapıldığı bir dönem. "Euro'daki artış önemli değil, ben hep 100 Euro'luk otelde kalırım" diyenlerdenseniz, size farklı bir tatil rotası önerimiz olacak. Tatilde pastoral manzaralı kır yollarında araç kullanayım, farklı yerler göreyim, hem de üzüm bağlarında bağ bozumunu denk geleyim derseniz, Fransa, İtalya, İspanya yani Akdeniz ülkeleri bunun için biçilmiş kaftan.

Dünya şarapçılık sektöründe önemli yeri olan Fransa'nın Alsace bölgesi ise güzel bir şarap rotasına sahip. Doğuda Almanya ve güneyde de İsviçre ile sınır komşusu olan Alsace bölgesi, Mulhouse ile Strasbourg şehri arasında uzanıyor. Alsace şarap rotası ise bu iki şehrin arasındaki 100 km'lik yol üzerinde bulunan şirin köylerden ve ufka dek uzanan sonsuz üzüm bağlarının kenarından geçiyor. Dilerseniz rotanızı Strasbourg'dan başlatıp güneye doğru oluşturabilirsiniz ya da Mulhouse'dan başlayıp kuzeye doğru çıkabilirsiniz.

Rotamızı Mulhouse'dan başlatıyoruz

Biz rotamızda çıkışımızı Mulhouse'dan başlattık ve Alsace bölgesinin başkenti olan Strasbourg'da rotamızı sonlardık. Bu rota üzerindeki sürüşümüzü Audi Q5 2,0 TDI ile gerçekleştirdik. Audi Q5 2,0 TDI, konforlu ve tutumlu yapısıyla, geniş iç hacmi ve bagajıyla, uzun yolda oldukça keyifli bir yol arkadaşı.

Tatildeki uygun vaktinizine göre bu rotayı bir güne de sıkıştırabilirsiniz ya da 2-3 gün harcayarak yol üzerindeki tüm köyleri ve şehirleri doya doya gezebilirsiniz, seçim size kalmış. Hemen hatırlatalım, bu rotayı Eylül ayında yapamazsanız üzülmeyin. Alsace bölgesine Aralık ayında da gidebilirsiniz çünkü bu rota üzerindeki köylerde kış döneminde çok hoş yılbaşı süslemeleri kuruluyormuş, ayrıca Strasbourg'da da Avrupa'nın en iddialı yılbaşı pazarlarından biri varmış, bizden hatırlatması. Ama soğuk havada sabahtan akşama dek dış mekanda kalacağınızı unutmayın. Sıcak şaraplar içinizi ısıtabilir ama sürücüler fedakarlık yapıp içmesin!

Fransa'nın en şirin köyü Eguisheim

Küçük bir sanayi şehri olan Mulhouse'un orta çağdan kalma eski şehir meydanı görülmeye değer. Kompakt yapıdaki bu bölgenin tamamını yürüyerek yarım saatte gezmeniz mümkün. Hem fotoğraf çekmek için güzel binalar var, hem de alışveriş meraklıları için de küçük butikler bu bölgede bulunuyor. Şehir meydanına yakın, uygun fiyatlı oteller bulmak mümkün. Ancak bu bölgede boş otopark bulmak biraz sıkıntılı. Mulhouse'dan çıkış yapıp rota üzerindeki ilk kasaba olan Thann'a ulaşıyoruz. Aziz Teobald kilisesi fotoğraf çekilebilecek yerler arasında ama bu kilise dışında, çok fazla ilginç yer yok. Bu nedenle Thann'dan ayrılıyoruz ve yönümüzü kuzeye çeviriyoruz. Sırasıyla Guebwiller ve Hattstatt köylerinden geçtikten sonra, Fransa'nın en güzel köyü olarak adlandırılan Eguisheim köyüne ulaşıyoruz. Burası gerçekten de Ortaçağ'dan kalma evleri ve sokaklarıyla gerçekten de çok şirin bir yer. Eguisheim köyünde rahatlıkla 2-3 saat geçirebilirsiniz, bölgenin şarapları eşliğinde keyifli bir öğle yemeği yiyebilir, hediyelik eşya satan küçük dükkanlarını gezebilirsiniz.

Colmar köprüsünde fotoğraf çektirin

Eguisheim'ın ardından Alsace'ın fotoğrafları en çok çekilen şehirlerinden Colmar'a varıyoruz. Son dönemde Alsace deyince ilk akla gelen yerlerden biri olan Colmar aslında modern bir şehir fakat eski şehir bölgesi, tam bir çekim noktası.



Alsace şarap rotası boyunca, hem pastoral bir kır yolunda araç kullanmanın zevkine varacak, hem de ortaçağdan kalma Fransız köylerini ziyaret edebileceksiniz.

Küçük bir bölgede yer alan eski şehir bölgesi, içinden geçen küçük akarsu ve bu suyun üzerindeki köprüleriyle hoş bir görüntü veriyor.

Colmar'ın ardından Riquewihr ve Ribeauville köylerinde mola veriyoruz. Molalarımız sırasında da yerel şarap üreticilerinin satış mağazalarını ve tadım etkinliklerini deneme şansımız oluyor. Rotamız üzerinde diğer gezilmesi ve görülmesi gereken köyler ve kasabalar olan Selestat ve Obernai'ın ardından Alsace şarap rotamızı tamamlayarak Strasbourg'a ulaşıyoruz. Avrupa Birliği'nin başkenti sayılan Starsbourg, aynı zamanda Alsace bölgesinin de başkenti. Aslında modern bir Avrupa şehri ama eski şehir bölgesi oldukça büyük ve içinden geçen nehriyle, köprüleriyle ve orta çağdan kalma binalarının yapısıyla bir şekilde Colmar'ın büyük versiyonu gibi hissettiriyor. Şehirdeki görülmesi gereken yapıların başında ise Notre Dame katedrali yer alıyor. Gotik mimaride inşa edilen katedral, duvarlarındaki detaylı işlemeleriyle seyretmeye doyulamayan bir görselliğe sahip.

Sevimli Alsace bölgesi Ortaçağ mimarisiyle bizi etkiliyor. Bu bölgeye bir başka sefer de, kış aylarında gelerek yılbaşı pazarlarını gezmeyi planlıyoruz.



Alsace rotamız boyunca bize Audi Q5 2.0 TDI eşlik etti. Şarap imalathanelerinde verdiğimiz molalarda Q5 hiç de susamışa benzemiyordu çünkü ortalama 5,0 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle yetindi.

Marmaris WRC'ye hazır



13-16 Eylül tarihlerinde Marmaris merkezli gerçekleştirilecek olan 2018 Dünya Ralli Şampiyonası (WRC) 10.yarışı Türkiye Rallisi'nin hazırlıkları büyük bir hızla devam ediyor… Doğal güzellikleri ve karakteristik etaplarıyla ön plana çıkan Muğla ve çevresi, dünyaca ünlü pilotların zorlu mücadelelerine ev sahipliği yaparken, etapları izleyen seyircilere ise nefes kesen anlar yaşatacak.

8 yıl aradan sona yeniden ülkemize dönen ve 2018 yılında ülkemizde düzenlenecek en büyük spor organizasyonu olan ralli, 13 Eylül Perşembe günü saat 20:00'da Marmaris Atatürk Meydanı'ndaki start seremonisi ile başlayacak. WRC tarihinde ilk kez startın hemen ardından Turkey adı verilen şehir içi seyirci özel etabı geçilecek.

896 kilometre uzunluğundaki parkurda, toplam uzunluğu 317 kilometre olan 17 özel etabı geçecek olan efsane pilotlar tozu dumana katacak. Denize sıfır koşulacak etaplarda izleyiciler, doğal güzelliklere hayran kalacak. Etaplardaki bazı bölümler denizdeki teknelerden de izlenebilecek. Seyircilerin tüm özel etapları ücretsiz olarak izleyebileceği Türkiye Rallisi'nin seyirci noktaları ve bu noktalara ulaşım alternatifleri resmi web sitesi www.rallyturkey.com da yayınlanacak.

2850 km'lik tarih, kültür ve doğa macerası

Bu yıl sekizinci kez düzenlenen Transanatolia Rally Raid "Ride with Anatolia" konsepti ile yola çıktı. Bu sene 04 – 11 Ağustos 2018 tarihleri arasında İzmir' den start alıp Anadolu'da 19 ilden geçerek Efes Örenyeri'nde sona erdi. Transanatolia Rally Raid, ülkemizin unutulmaya yüz tutmuş tarihi bir çok bölgesini ziyaret eden parkuruyla, katılımcılarına tarih, kültür ve doğayı yarışarak keşfetme imkanı sağlarken, yerli ve yabancı yarış pilotlarına da bol çekişmeli bir mücadele sundu. 2850 km'lik tarih, kültür ve doğa macerası olan yarış İzmir Gündoğdu Meydan'ındaki seramonik start ile başladı. Simav Gölcük Yaylası'ndan Kütahya'ya doğru ilerleyerek Frig Vadisi, Gerdekkaya, Pessinos ve Gordion Antik Kentleri üzerinden Haymana'ya ulaştı. Tuz Gölü üzerinden devam eden rally raid, Güzelyurt Yüksek Kilise, Soğanlı Vadisi ile yoluna devam edip Türkiye'nin Alpleri sayılan Aladağlar, Bolkar Dağları üzerinden istikameti Konya Karaman'a çevirip Beyşehir Gölü üzerinden güneye doğru indi. Köprülü Kanyon, Salda Gölü, Pamukkale'yi geçtikten sonra Efes Örenyeri'nde 2850 km'lik parkur tamamlandı.



KISA KISA

İstanbul'da tozu dumana kattılar



Türkiye'nin en iyi drift pilotları, Red Bull Car Park Drift'te kozlarını paylaştı. Sinan Erdem Spor Salonu'nun açık otoparkında düzenlenen organizasyonda daha önce görülmemiş engelleri ustalıkla aşan 23 pilot, tribünleri dolduran 10 bine yakın seyirciye unutulmaz anlar yaşattı. Etkinliğe Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nden katılan İbrahim Yücebaş 400 tam üzerinden 338 puan almayı başararak birinci oldu.

Kosifler Oto Butik'te indirim



Kosifler Oto; BMW ve BMW Motorrad lifestyle ürünlerini kosiflerotobutik.com sitesi üzerinden satışa sunuyor. Üstelik, hız tutkunlarının vazgeçilmez markası BMW Motorrad güvenli sürücü donanımlarında %25 indirim fırsatı da var. BMW tutkunları pantolondan çizmeye, eldivenden boyun siperliğine kadar çeşitli ürünleri Kosifler Oto Butik'te bulabiliyor.

İstanbul Coffee Festival

Dream Sales Machine'in kahve sektöründe dünyaca bilinen etkinliği İstanbul Coffee Festival, bu yıl 20-23 Eylül tarihleri arasında Axess'in ana sponsorluğunda KüçükÇiftlik Park 'ta düzenlenecek. "The Source, The Journey, The People" temasıyla gerçekleştirilecek festival, 5. yılında kahvenin kaynağına odaklanarak kahve lezzetleriyle dolu zengin içeriği ile kahveseverlere ev sahipliği yapacak. Onbinlerce ziyaretçiyi ağırlayacak olan festival İCF haftası kapsamında festival öncesi etkinlikleri ile şehre yayılacak. Festival biletleri dsmbilet.com'dan satın alınabilecek.



Ezgican Aydoğan

Kahve ve motosiklet kültürü

Kahve ve motosiklet kültürünün yolları birçok noktada kesişiyor. Uzun sürüşlerde dikkat toplamak için motosiklet kullanıcıları bolca kahve tüketiyor. Hatta Cofferacer isimli motosiklet tasarım modası bile oluşmuş. Yazı ve fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Turizmci bir aileden gelen ve turizmciliğin yan sıra Coffeetainer isimli kahve markasını da yaratan Ezgican Aydoğan tam bir motosiklet tutkunu. Aydoğan'la motosiklet hobisi ve kahve tutkusunu konuştuk.





Ezgican Aydoğan'ın motosiklet tutkusu henüz 15 yaşındayken başlamış ve bunda doğa sevgisi rol oynamış.

Auto SHOW: Bize kısaca kendinizden, iş hayatınızdan ve hobilerinizden bahseder misiniz?

Ezgican Aydoğan: 1979 Ankara doğumluyum. Ailecek turizmciyiz. Bilgi üniversitesi mezunu ses mühendisiyim. 30 senedir turizm gereği Antalya'da yaşıyorum. Doğa sporlarına özellikle kite, sörf, snowboard gibi serbest stil sporları seviyorum.

Motosiklet tutkusu sizde nasıl başladı? Bunun bir öyküsü var mı?

Motor sevgisi çok erken yaşlarda başladı. 15 yaşlarında Harley Davidson ve Malboro adam filminden çok etkilenmiştim. Tabi o dönemlerde hiçbir zaman motosiklet kullanmadım fakat motosikletlere ve yaşam tarzına her zaman bir ilgim oldu. Motora atlayıp seyahat etmenin özgürlüğü yaşattığını düşünüyorum. Şehrin gürültüsünden uzaklaşıp sadece kendinle başbaşa kaldığın sürüşler ve yol üstündeki molalarla etrafında ki doğal güzellikleri daha detaylı görebildiğin seyahatler... Tabiki doğa sevgisi de beni motosiklet tutkusuna iten önemli bir faktördür.

Bu tutku veya motosikletle özgürce sürüş sizin için neyi sembolize ediyor.?

Motosiklet tutkusu ve özgürce motosiklet sürüşleri bence rahatlığı, yaşama değer vermeyi, doğa sevgisini, kendinize zaman ayırmayı, dinginleşmeyi ve birazcık da olsa toplum bilincini yıkmayı sembolize ediyor. Kimse için birşey kanıtlamadan sadece sürüyorsunuz. Gitmek istediğiniz yere varmaktan çok, yol boyunca yaşadığınız sürüş size keyif veriyor. Bu diğer taşıtların tümünde çok farklı. Sadece gitmek istediğiniz yere biran önce gitmek istiyorsunuz fakat motosikletdeyken o yere varana kadar her anı doya doya yaşıyorsunuz.

Hangi tür motosikletleri kullanıyorsu-

Kimse için bir şey kanıtlamanıza gerek olmadan motosiklet sürmek... İşte bu özgürlüktür.





Motosiklet kullanmanın her anı fiziksel bir iş. Ama bir kutu değil de açık havada olmak, işte bu çok güzel.



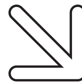
Harley Davidson 2016 Road Glide kullanıyorum. Son V-twin motora sahip olan modellerden olmasından dolayı da tercihim bu model oldu. Bunun en önemli nedenlerinden biri sesiydi. Bu ses sadece bu motor tipinde vardı çünkü. Ayrıca uzun yolda konforlu bir sürüş keyfi yaşatıyor. Fakat tüm motosikletleri seviyorum. Touring, hız motorları, enduro motorlar, custom motorlar veya caferacer tipinde motosikletlerin hepsini ayrı ayrı beğeniyorum.



Otomobilde olmayan ne var?

Sizin otomobillerde bulamayıp motosikletlerde veya motosiklet sürüşünde bulduğunuz özel bir keyif var mı?

Otomobillerde asla bulamayacağınız şey motosiklet kullanırken, o anda yalnız kalıyorsunuz sadece sürüşünüzü düşünüyorsunuz. Motosiklet sürmek aynı zamanda tüm vücutla yapılan bir iş. Arabadaki gibi sadece oturmuyorsunuz; virajlarda yatıyor döneceğiniz yere önceden kafanızı çeviriyor ya da durduğunuzda ayağınızı yere koyuyorsunuz. Kısacası her anı fiziksel bir iş. Tabi arabadaki gibi kapalı bir kutu içinde olmadığınız için sürüş esnasında açık havada olmanız etrafı daha dolu dolu yaşamanızı, çevredeki güzellikleri fark etmenizi sağlıyor.



Harley Davidson Road Glide'ı son nesil V-Twin motora sahip olduğu için tercih ettim. Ancak tüm motosikletleri seviyorum.

Turizmci bir aileden geliyorsunuz. Peki motosiklet tutkusunu turizmle bağdaştırıp başka bir iş modeli yaratmayı düşündünüz mü?

Aslında, evet düşündüm. Otellerimizin bulunduğu bölgelerdeki motorlu ziyaretçilerin hep analizini yapmaya başladım. Bu bölgelerde ne kadar motosiklet kullanıcısı var, hangi tip etkinliklerle bu kitleyi çekebiliriz, motor festivallerini nasıl geliştirebiliriz vb. gibi birçok fikir üretimi, analiz ve girişimde bulunduk. Manavgat motor festivaline bazı desteklerimiz oldu. Avusturya'da her yıl düzenlenen Faakersee Motor Festivali'ne sırf bu yüzden katıldım. Küçük kitlelerle

Motosiklet kültürünü ve keyfini yaymak için festivallerle de yakından ilgileniyorum.

başladıkları festival artık dünyanın en büyük 2. motorsiklet festivali haline gelmiş ve yaklaşık 1.5 milyon aynı duyguları paylaşan motosiklet tutkununu biraraya getirmekte. Ülkemizde de bu gibi faaliyetleri yaparak turizm sektörüne katkı sağlayabiliriz. Özellikle Akdeniz ve Ege bölgesi bu festivaller için çok uygun ve motosiklet sürüşleri açısından çok keyifli seyahatlerin yapılabileceği yollara sahip.

Kahve macerası

Kahve kültürüyle nasıl tanıştınız?

Kahve kültürüyle aslında çok erken tanıştım. Motosiklet gibi kahve de beni kendisine çekti sanırım. Erken yaşlarda kahveye karamelli çikolata karıştırıp içerdim. Farklı lezzetleri ve hatta belki de farkında olmadan 'frappe'yi kendimce icat etmişim o zamanlarda. Daha sonra yurtdışındaki gurme ve lokal kahvecilere gitmek bir hobim haline geldi. Motosikletle kahvenin büyük bir bağı var. Özellikle uzun sürüşlerde dikkati arttırmak için kahve bir motorcunun en önemli içeceği konumunda. Ayrıca bir motorcu kendisine bir kahve evini rota olarak belirleyip cafeden cafeye küçük seyahatler yapıyor ve sanırım bundandır ki, Caferacer denen bir terim var ve bu terim bir motosiklet tasarım modası haline bile geldi. Ayrıca motosiklet kafeler bile var. Motosikletten tüm aksesuarlara kadar alışveriş yaparken, içeride kafesinden de yararlanabiliyorsunuz.

Cafe'nizin ya da Coffeetainer markasının motosiklet kullanıcısı kitleyi cezbeden bir yönü var sanırım.

Biz retro kahve evleri yaptık bu da sanırım özellikle doğa sporları yapan ve motosiklet sürenlerin çok ilgisini çekti. Aslında konseptimizin temalarını doğa ve rahatlık oluşturduğu için sanırım hem kahve severlerin, hem doğayı sevenlerin, hem sporcuların hem de motosiklet tutkunlarının buluşma noktası haline geldik.


Güvenlik ekipmanları çok önemli. Ancak otomobil sürücülerinin bizleri "görmeleri" de güvenliği artıracaktır.

Trafik kullanıcılarına bir mesajınız var mı?

Lütfen motosikletlileri görelim ve onlara elimizden geldikçe yol verelim çünkü motosikletler, otomobil ya da diğer 4 tekerli taşıtlar kadar rahat manevra ya da fren yapamazlar.

Tünelin sonundaki Lamborghini

LAMBORGHINI URUS

Urus ile Lamborghini, satış adetlerini ikiye katlamayı ve böylece geleceğini garanti altına almayı hedefliyor. 650 HP'lik bu süper SUV ile ilk gezinti...

Trafik polisi hız tespit kamerasının iki lensini de kapatıp bize el sallarken bağırıyor: "Daha hızlı, daha hızlı!" Elinde kayda hazır halde duran telefonuyla yanımıza gelen akaryakıt istasyonu çalışanı, Corsa modda gazı köklememizi rica ediyor ve ardından "muhteşem, bir kahve içer misiniz?" diyor.

Ne yazık ki kahve davetini kabul edemiyoruz. Ayrıca her özçekim ricasını kabul etmemiz ya da başparmaklarını havaya kaldıran herkese aynı şekilde cevap vermemiz de imkansız. Çünkü önünüzde 12 saatte katetmeniz gereken 700 km'lik bir yol varsa bazı öncelikler belirlemeniz gerekiyor. Planlarımız arasında Vallelunga'daki Autodrom Pisti'ne yapılacak bir yolculuk, çoktan unutulan Gran Premio di Pescara rotasının izlerini aramak ve eski çevre yolu Parco Sirente Velino'da yapılacak bir rota da var.

Test pistinde yaptığımız ölçümlerde Urus, arkadan itişli Huracan Spider ile neredeyse aynı tur zamanına imza attı. Kronometreye baktığımızda içimizden "saçmalama, mümkün değil, ne içtin Allah aşkına" gibi düşünceler geçiyor. Ama durum kesinlikle böyleydi: Tüm şartlar ideal olduğunda Urus, 0'dan 100 km/s'ye ulaşabilmek için sadece 3,35 sn'ye ihtiyaç duyuyor. Lamborghini ise biraz dikkatli davranarak 0-100 km/s süresini 3,6 sn olarak açıklıyor. Neticede küçük bir önlem payının kimseye zararı olmaz, değil mi? Sadece 9,2 sn sonra hız ibresi 200 rakamına ulaşıyor ve renkli dijital hız göstergesindeki hızlanma 305 km/s'ye kadar devam ediyor. Durum böyle olunca Ferrari'nin, Urus ile baş edebilmek için kendi SUV'unda neden en az 700 HP'lik bir motor kullanmaya karar verdiği de anlaşılıyor. Urus'ta görev yapan 4,0 lt'lik V8 Audi motoru, 650 HP güç ve 850 Nm tork üretiyor ve bunlar 8 ileri oranlı bir otomatik şanzımanla tekerleklere aktarılıyor.

Urus kesinlikle çok şık, çok çekici bir tasarıma sahip. Ancak onu dikiz aynasında gördüğünüzde o kadar tehditkar bir ifadeyle bakıyor ki insan, onun küçük otomobillerle beslendiği düşüncesine

Başka hiçbir SUV'un tasarımı Urus kadar sıra dışı değil. Hatta bazı açılardan müstehcen bile denilebilir.



TEKNİK VERİLER

Motor
V8, biturbo, önde uzunlamasına

Motor hacmi
3996 cc

Güç
650 HP-6000 d/d

Maks. tork
850 Nm-2250 d/d

Güç aktarımı
4x4, 8 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y
5112/2181/1638 mm

Boş ağırlık
2200 kg

0-100/200 km/s
3,6/12,8 sn

Maks. hız
305 km/s

Tüketim
12,3 lt/100 km

CO_2
279 gr/km

kapılabiliyor. Buna bir de heybetli arka tasarım ekleniyor. Egzoz borularının çapları, çıkardıkları seslerle bir sonraki otoyol tünelinin duvar kaplamalarını sökebileceklerini düşündürüyor. Ses gerçekten de aşırı yüksek ve etkileyici. Kapaklı egzozdan patlama sesleri yükseliyor, özellikle vites küçültme sırasındaki kükremeler inanılmaz.

Urus'un 6 adet moda sahip sürüş dinamizmi kontrol sisteminin adı Anima. Bu yapay zeka motor çalıştırıldığı andan itibaren aracı rahat bir şekilde ilerletmek istiyor. Ancak bu, beş yıldızlı bir restorana gidip sosisli sandviç ısmarlamak gibi bir şey olurdu. Bu nedenle insan Sport modu seçmekten kendisini alamıyor. Sport mod seçildiğinde aktif salınım dengeleme sistemi kendisini ayarlıyor, sistemler klik-klak sesleri arasında senkronize oluyor, öndekilerin tersi yönde açı yapan arka tekerlekten yönlendirme desteği hazırlanıyor ve 4 körüklü havalı süspansiyon sertleşiyor.

Roma'ya varıyoruz. Bu antik kentin insanları, yoğun saatlerdeki karmakarışık trafikte, karoserinde ya da jantlarında bir çizik bile olmayan 204 bin Euro'luk aracımıza kıskanç bakışlar atıyor. Neticede buradaki yollar, içine doğru bağırdığınızda neredeyse eko yapacak kadar derin olan ve düşük yanaklı lastikleri yiyerek beslendikleri söylenen çukurlarla dolu.

Tüm araçların bir şekilde vuruk dolaştığı bu metropol trafik savaşının yanında, Avezzano ve Chieti arasındaki rota tam bir tezat oluşturuyor. Çünkü dağlar arasında kıvrılarak ilerleyen bu eski devlet otoyolunda trafik yoğunluğu sıfıra yakın.

İşte Urus da burada kendisini doğal yaşam alanındaymış gibi hissediyor. Hem de yollar derin yarıklar ya da son çamur çığının artıklarıyla kaplı olmasına rağmen. Ayrıca yolda birçok koyuna da rastlıyoruz. Bir Huracan kadar hızlı gitmek mi? En azından burada bu mümkün. Çünkü aracımız daha uzun süspansiyon stroklarına, daha fazla zeminden yüksekliğe, 4 tekerlekten yönlendirmeye ve dengeli genel ayarlara sahip.



Renkli devir sayacının hızı, performansı destekliyor: 0-100 km/s süresi sadece 3,6 sn.

Seramik frenler aşırı güçlü ve 2,2 tonluk aracı çok kısa mesafelerde güvenle durdurabiliyor.



Görsel yanılsama: Bu açıdan bakıldığında tasarım Huracan'a çok benziyor.



Tabi bunlara, çok güçlü ve dayanıklı seramik frenler ve çok iyi geri bildirimler veren hassas direksiyon da yardımcı oluyor.

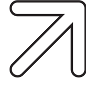
Fazla mı akademik bir dil oldu? Bir de şöyle deneyelim: "Audi SQ7 daha ağırkanlı, Bentley Bentayga ise daha konforlu ayarlara sahip. Bir Porsche Cayenne Turbo daha sivri karakterli, bir Range Rover Sport SVR ise yeterince hızlı değil. Jeep Grand Cherokee Trackhawk ise 710 HP'lik gücüne rağmen kesinlikle bir viraj ustası değil."

Eğer yeterince kafa yorarsanız, en iyi şeylerde bile kötü noktalar bulabilirsiniz. Bunu denedik ve Urus'ta da bir şeyler bulduk: Kötü geri görüş, pratik kullanımda 20 lt civarında tüketim rakamları, mantıksız bir şekilde altı düzleştirilmiş direksiyon simidi, arka koltuklara binişin zorlu olması, büyük dokunmatik ekranın bazı noktalarda zayıf kalan kullanım kumanda konsepti (yeni Audi Q8 hakkında ipuçları veriyor). Yine de: Bunların hepsi birer ayrıntı, küçük birer ayrıntı!

Neticede burada önemli olan, insanın tüylerini ne kadar ve nasıl diken diken ettiği. Örneğin 5000-7000 d/d arasındaki motor sesleri muhteşem. Cesur tasarım ve renk seçimleri de öyle. Ön ve arka aks arasında ışık hızında gerçekleştirilen güç aktarım değişiklikleri de, fizik kurallarına meydan okuyormuş gibi hissettiren yol tutuş da, süper sürüş özellikleri de unutulmaz bir macera yaratıyor. Bu manzarayı kötü etkileyebilecek tek bir şey var: Radar tuzakları!



Sonunda 2,05 metrelik meslektaşımız Georg Kacher'in gerçekten rahat edebileceği bir Lamborghini üretildi.



İnsanlar çevrenizde toplanmadan yakıt almak bile imkansız. Urus en az süper sporcular kadar ilgi çekiyor.





İyi tasarlanmış süspansiyon neredeyse telepatik bir ataklık sunuyor. Bu ataklık da Lamborghi'nin ilk SUV'unun karakterinin altını çiziyor.



Sinek kapanı: Otoyolda sadece birkaç km gittikten sonra ön kısım böcek ölüleriyle kaplandı. Profil Urus'un en şık göründüğü yönlerden biri.



Bulgar canavarı

Dünyanın en güçlüsü iddiasıyla; 5221 beygir gücü, 8880 Nm maksimum tork ve 488 km/s üzeri bir azami sürat ile Bulgarların ilk elektrikli hypercar planı ortaya çıktı!..



Hayalet uçakları andıran Arcanum'un maksimum hızı 488 km/s.

Elektrikli otomobillerin alışkın olmadığımız, adeta limitsiz performansları her gün yeni bir start-up ile şaşırtmaya devam ediyor!.. Üstelik otomotiv tecrübesi olmayan ülkelerdeki çok küçük garajlar bile, en yeni mühendislik fikirleriyle ortaya çılgın projeler çıkarmaya başladılar…

Bulgaristan'da 3 yıl öce Ahmed Merchey tarafından kurulmuş "yaratık" isimli Alieno otomobillerinin de ilk fantezisi, 3840 kW gücünde "sırların sırrı" anlamında Arcanum olmuş… Güç ağırlık oranı 2.64 HP/kg olan bu elektrikli robotik canavar, sanal zekaya sahip özellikleriyle kullanıcısına en imkansız hızlara nasıl çıkacağını ve en yüksek performans esnasında aracı nasıl kullanacağını da gösteriyor…

Alieno Arcanum, tekerlek başına altı elektrik motorlu 5221 HP 8800 Nm'lik RP5, tekerlek başına beş elektrik motorlu 7400 Nm 4351 HP'lik RP4, tekerlek başına dört elektrik motorlu 3841 HP 5920 Nm'lik RP3 ve tekerlek başına üç elektrik motorlu 4440 Nm 2610 HP'lik RP2 olmak üzere 4 farklı versiyona sahip olacak. Raw Power kısaltmasındaki bu RP'lerin 5'ten 2'ye versiyonları aslında aracın kaç bin beygir gücünde olduğuna işaret ediyor.

Kullanım şekline göre normal trafiğe çıkabilecek STR yani Street, pist günlerine katılabilecek TRC yani Track ve LMP1 gibi yarışların homologasyonuna uyabilecek RCE yani Race modifikasyonları ise tüm versiyonlar için ayrıca sipariş edilebilecekmiş.

Karbon fiber ve kevlar gövde ve alt yapısı, dijital dikiz aynaları, radara yakalanmayan savaş uçaklarını hatırlatan tasarımı, adaptif aerodinamik flap panelleri, toplamda 24 adete çıkarılabilen küçük elektrik motorlarıyla yarım şaftlar üzerinden aktarma yapabilme, torku ön ve arka arasında yüzde 100'den 0'a ya da tam tersi olarak dağıtabilme, Supercapacitor'ler ve Graphene LiPo hücreli batarya sistemine sahip olması gibi ekstrem özelliklerine rağmen, kullanımı olabildiğince basite indirgenmiş yani normal yol otomobilleri seviyesinde bir sürüş kolaylığı sunuyor… 1010 km menzil iddiasındaki Street batarya paketinde 180 kWh, pistlerde bolca tur attıracak kadar potansiyeli olan Track paketinde 120 kWh ve en hafif olan yarış paketinde 60 kWh'lik bataryalarla sunulacak olan Arcanum, maksimum 800V voltaj ile 11.7 MW ila 23.4 MW güç kapasitelerine sahip olacak şekilde ayarlanmış. Üstelik bu pil modüllerinin hepsi kolayca değiştirilebiliyor ya da indüktif olarak veya 400 kW DC CHAdeMO ultra hızlı kablolu şarj da mümkün… 350 kW DC Combo CCS şarj ile yarım saatte bataryalarını dolduran Alieno, TBP'de 20 ve RBP'de 10 dakikada sıfırdan tama dolum yapabiliyor… Bunların yanında 2700 kW DC seçeneği de geliştiren şirket, 4 dakika ile şarj etme rekoru kırmak da istiyor.

3.1 m dingil mesafeli, 5240 mm uzunluğunda, 218 cm genişliğinde ve 1170 mm ila 1270 mm ayarlanabilir yüksekliği olan minimum 1640 kg ağırlığındaki asfalta 6 cm'e kadar alçalabiliyor…

Otonom sürüş yerine "The Alien" dedikleri pilot asistan bilgisayarıyla sürücünün hatalarını düzelten, sürücünün direksiyon kabiliyetini ilerleten Alieno, rejeneratif elektromanyetik yapıya sahip robotik süspansiyon sistemiyle de o çılgın performansa rağmen yol tutuşu garanti etmeye çalışacak.

355/25ZR21 lastiklerin takılı olduğu 21 inçlik jantların arasından görünen 4 cm kalınlığında 44 cm çaplı karbon seramik fren disklerinin üzerindeki 10'ar titanyum pistonlu dövme alüminyum monoblok sabit fren kaliperleri yetmez ise, paraşütlü hava fren sistemi de devreye girebiliyor!.. RP2'si 750.000, RP5'i ise 1.500.000 Euro baz fiyatlarla sipariş edilebilecek olan Arcanum fikrinin ardından "komşuda pişer, bize de düşer" diyerek, bizim yerli ve milli otomobil için heyecanlanmaya devam ediyoruz.

Okan ALTAN





Edifice ile kusursuz zaman ayarı

Akıllı telefon bağlantısıyla kusursuz zaman ayarını sağlayan Casio Edifice'in son koleksiyonu EQB-900DB, diğer koleksiyonlara göre yüzde 25 daha hafif, kadranları 2,3 mm daha küçük ve 2,1 mm daha ince. Yeni ve gelişmiş bir teknolojiye sahip olan serinin, kadranı aydınlatan LED ışığı ise hem gece hem de gündüz kolay bir görünürlük sağlıyor. Saatin bazı önemli özellikleri şöyle: Bluetooth ile bağlantı, güneş enerjisi ile şarj, tam otomatik takvim, pil seviyesi göstergesi ve 100 m su geçirmezlik.



Cebe sığan fotoğraf baskı makinesi

Cebe sığan boyutlarda tasarlanan fotoğraf baskı makinesi Zoemini; en özel anlarını çoğaltmayı ve paylaşmayı sevenler için harika bir alternatif. ZINK (sıfır mürekkep) teknolojisine sahip yazıcı cebe sığabilen boyutu ve hafifliği ile dikkat çekiyor. Sadece 160 gram ağırlığında ve 118mm x 82mm x 19mm boyutlarında olan, kompakt bir akıllı telefon ebadındaki Zoemini; Bluetooth aracılığıyla Canon Mini Print uygulamasına bağlanarak saniyeler içinde fotoğraf ve sosyal medya enstantanelerinin baskısını alabiliyor.

Sokakta hareket özgürlüğü

Lumberjack sneaker'lar hem iş hayatına hem günlük kullanıma uygun, sade ama şık bir görünüme sahip. Sneaker koleksiyonundaki modeller, mevsim kombinlerinin en iyi tamamlayıcısı olmaya aday... Konforu moda ile buluşturan Lumberjack koleksiyonunda beyaz renk ve gri tonlar ön plana çıkarken, konforlu taban yapısı günün her anında ve her ortamda, enerjik ve aktif olmanıza yardımcı oluyor. Lumberjack'in havalı taban özelliği konforlu adım atılmasını sağlarken, ayağı saran örme sneaker modelleri uzun ve yorucu günlerde ayakların rahat etmesini sağlayacak.





Güney esintisi

Mustang'in yaz koleksiyonunda yer alan denim şortlarla sezon trendlerini yakalarken, hem tatil hem de festival ruhunu yansıtan geniş t-shirt koleksiyonu ve incecik keten gömlekleri ile yaz gardırobunun kurtarıcısı olacak. Koleksiyonda yer alan dar kesimli şortlar eskitme detayları ile dikkat çekiyor. Güney sahillerinin havasını şehre taşıyan polo yaka ve spor t-shirt koleksiyonu iddialı bir seçki sunuyor ve natürel desenleri ile akşamüstü şıklığının tamamlayıcısı keten gömleklerle sezon trendlerini tamamlıyor.



Şehrin kaçış noktası

Ukiyo Lounge & Bar, Marcel Wanders imzalı sıra dışı tasarımıyla yeni sezonda çıtayı yükseltiyor. Japonca "Yüzen Dünya" anlamına gelen Ukiyo, Asya mutfağının kadim gelenekleriyle oluşturulan ve dünü yarına bağlayan "Asia Tomorrow" konseptli lezzetleriyle İstanbul'da benzeri görülmemiş Uzak Doğu lezzet deneyimi sunuyor. İş temposu ve şehrin kalabalığından kaçmak isteyenler için, şehrin içinde bir vaha gibi olan Ukiyo Lounge & Bar'da günün stresini lezzetli kokteyler yudumlayarak atabilir, eşsiz Boğaz manzarasını zirveden izleyerek İstanbul'un keyfine varabilirsiniz.

Auto SHOW'da Gelecek Ay

1 EKİM'DE BAYİLERDE



Sürüş izlenimi

BMW X3

Tepeden tırnağa yenilenen X3 genişleyen iç mekanı, iyileştirilen malzeme kalitesi ve bolca yeni teknolojiyle göz kamaştırıyor.



Test

Quadro4



İnceleme

J.D. Power Report 2018



Servis

Anahtar pil değişimi



Auto SHOW Auto Europe Group üyesidir.

Yayıncı: Doğan Burda Dergi
Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Direktörü Murat Köksal
Yayın Yönetmeni (Sorumlu) Hırant Kasapoğlu
Haber Merkezi Özgen Bilir
Görsel Yönetmen Murat Çavdar
Görsel Danışman Murat Öksüz
Marka Müdürü Ayşegül Parlayan

Yönetim Tüzel Kişi Temsilcisi M. Rauf Ateş
Finans Direktörü Didem Kurucu
Satış ve Dağıtım Direktörü Egemen Erkorol
Üretim Planlama Direktörü Yakup Kurtulmuş

Ankara Temsilcisi
Erdal İpekeşen 0 312 207 00 71

Reklam
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Neslihan Can
Satış Koordinatörü Haluk Demir
Satış Müdürü Beril Güroğlu Sözkesen
Teknik Müdür Ayfer Kaygun Buka
Tel: 0 212 336 53 61 - 62
Rezervasyon Tel: 0 212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0 212 336 53 92 - 93

Ankara Reklam
Beliz Balıbey Tel: 0 312 207 00 72 -73
Hedef Sayfalar
Tel: 0 212 336 53 70 Faks: 0 212 336 53 91
Reklam Bölgeler Satış Müdürü Dilek Ünlü
Tel: 0 212 336 53 72 Faks: 0 212 336 53 91
Doğan Burda Okur Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 okurhizmetleri@doganburda.com.tr
Doğan Burda Abone Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 Fax: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com.tr / www.doganburda.com.tr

Her gün saat 09:00-22:00 arasında hizmet verilmektedir
Yönetim yeri: Kuştepe Mah. Mecidiyeköy Yolu Cad. No:12
Trump Towers Kule 2 Kat:21-22-23 34387 Şişli-İST.
Tel:0 212 410 32 00 Faks:0 212 410 35 81
Baskı: Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 • Fax: (0216) 365 99 07-08
www.bilnet.net.tr / Sertifika No: 31345
Dağıtım: Demirören Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık
Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş. Tel: 0 212 449 6363
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık

FIPP üyesidir